



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Juridiska Institutionen
Programmet för Juris Kandidatexamen
Tillämpande studier
30 högskolepoäng
Vårterminen 2011

VRAK SOM LÄCKER ELLER RISKERAR ATT LÄCKA OLJA

VEM ÄR ANSVARIG?

Författare: AnnSofie Järpmyr

Handledare: Lena Gipperth

1 Innehåll

2 Inledning	4
2.1 Bakgrund.....	4
2.1.1 Problemformulering	5
2.2 Syfte och frågeställning	6
2.3 Metod	6
2.4 Avgränsning	6
2.5 Disposition	7
3 Introduktion	8
3.1 Omfattningen av problemet	8
3.1.1 Internationell omfattning – utredning av IOSC	8
3.1.2 Omfattningen av problemet i Sverige - Sjöfartsverkets rapport	9
3.2 Vad är ett vrak och vilket ansvar följer med att äga ett vrak	9
3.2.1 Fartygs- och vrakägaransvar	10
3.3 Oljans påverkan i den marina miljön	10
3.3.1 Korrosion	12
3.4 Politiskt och Kulturhistoriskt perspektiv.....	13
3.5 Sjö- och miljörettens grundprinciper.....	13
3.5.1 Miljörättsliga principer	13
3.5.2 Sjörättsliga principer	14
4 Existerande reglering.....	15
4.1 Konstruerade gränslinjer för jurisdiktion över havet	15
4.1.1 Inre vatten, territorialhav och angränsande zon	15
4.1.2 Kontinentalsockeln	16
4.1.3 Ekonomiska zonen	17
4.1.4 Det fria havet och flaggstatsansvar	18
4.2 Internationell reglering	19
4.2.1 Interventionskonventionen	19
4.2.2 Ansvarighetskonventionen och internationella oljeskadefonden.....	20
4.2.3 Bunkerkonventionen	22
4.2.4 Vrakborttagningskonventionen.....	22
4.2.4.1 Ansvar enligt vrakborttagningskonventionen	23
4.2.4.2 Ersättningsmöjligheter	24
4.2.4.3 Vrakborttagningskonventionens ikraftträdande	25
4.2.4.4 Kritik mot vrakborttagningskonventionen	25
4.2.5 Internationella möjligheter till ansvarsbegränsning.....	26
4.3 Nationell lagstiftning	26
4.3.1 Sjölagen	26
4.3.1.1 Konventionsbaserat ansvar	27
4.3.1.2 Ikke konventionsbaserat ansvar.....	28
4.3.1.3 Möjlighet att begränsa sitt ansvar	29

4.3.2 Miljöbalken	29
4.3.2.1 Förvaringsfallet	29
4.3.2.2 Föroreningsfallet	32
4.3.3 Lag om åtgärder mot förorening från fartyg	33
4.3.4 Ansvariga myndigheter	33
4.4 Regionala överenskommelser	34
5 Analys	37
5.1 Nationell lagstiftning	37
5.1.1 Läckande fartyg	37
5.1.2 Vrak som ännu inte läcker	38
5.1.3 Ägarlösa vrak	38
5.2 Internationell reglering och regionala avtal	39
5.2.1 Ekonomiska zonen	39
5.2.1.1 Läckande vrak	39
5.2.1.2 Vrak som ännu inte läcker	40
5.2.2 Det fria havet	41
5.3 Gamla vrak	42
5.4 Andra typer av last som kan innebära en risk för den marina miljön	42
5.5 Skillnader inom sjö- och miljö rätt	43
5.5.1 Varför skillnad mellan tillämplighet på land och i havsområden?	44
5.6 Allmänna reflektioner	44
Källförteckning	45

2 INLEDNING

2.1 BAKGRUND

Ett oljeutsläpp innebär att stora resurser får läggas ner på sanering och dessutom får det stor påverkan på djurlivet. Problemet med förorening, i form av olja, från fartyg är egentligen inte ett nytt problem men det är endast under de senaste 30-40 åren som det har uppmärksamats. En av anledningarna till denna uppmärksamhet är utvecklingen av större oljetankers vilket ökar risken för allvarliga olyckor. Ytterligare en anledning är en ökad medvetenheten gällande riskerna vid ett oljeutsläpp.¹

En särskild del av problemet med oljeutsläpp är fartyg som legat bortglömda på havets botten och som i flera fall gjort sig påmind genom att plötsligt börja läcka olja. Detta har hänt vid ett flertal tillfällen de senaste åren och stater har då blivit påmind om vrakens existens. Det brukar talas om begreppet "*out of sight, out of mind*" som en förklaringsmodell till att stater inte vidtar åtgärder innan det finns ett problem som synligt behöver åtgärdas.

I augusti 2001 upptäcktes stora oljefläckar på havet utanför en ö i Mikronesien. Det visade sig att oljan härrörde från ett fartygsvrak vid namn *USS Mississinewa* som legat på havets botten i nästan 60 år. Fartyget var ett tankfartyg som använts under andra världskriget för att förse amerikanska farkoster med bränsle. När fartyget sjönk fanns 12 900 ton olja ombord.

Mellan åren 1992-2002 hittades varje vinter oljeskadade fåglar längs Kaliforniens kust. Efter vidare undersökningar framkom det att oljan kom från ett lastfartyg som sedan 1953 legat på havets botten. Beräkningar visade att vraket innehöll 890 ton olja.²

Även Sverige är drabbat av läckande vrak. Under 2005 uppmärksammades ett läckage som efter provtagning visade sig härröra från vraket Skytteren som förliste under andra världskriget. Hitintills har inte saneringsåtgärder vidtagits.³

Efter, bland andra, dessa incidenter med läckande vrak har en omfattande utredning gjorts, av International Oil Spill Conference,⁴ för att fastställa omfattningen av problemet. Utredningen visar att det finns ett stort antal fartygsvrak som kan innebära en miljörisk i världens hav (se vidare nedan). Utredningen och de utsläpp som skett har fått mycket uppmärksamhet och efter det har fler och fler röster höjts vilka förespråkar proaktiv sanering av vraken, det vill säga innan de börjat läcka. Detta motiveras av att det är en fråga om *när* oljan kommer att läcka ut i havet och inte *om* den kommer att göra det.⁵ Anledningen till att det endast är en tidsfråga innan dessa vrak börjar läcka är att de är gjorda av olika metaller vilka med tiden kommer att utsättas för korrosion och oljan kommer då att läcka ut.⁶ Dessutom har det konstaterats att det innebär generellt en mindre kostnad att utföra sanering innan fartygsvraket börjat läcka än att göra det efter ett utsläpp.⁷

¹ Falkanger m fl, s 196 f

² Andersson S, s 51 ff

³ Hassellöv I-M, s 27 ff

⁴ I fortsättningen används förkortningen IOSC.

⁵ Michel J, Gilbert T, m fl, s 7

⁶ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 59

⁷ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 24

Större delen av de vrak som utredningen ovan lokaliserat sjönk redan under andra världskriget och deras skrov är redan nu påverkat av rost, om än i olika utsträckning.⁸ Baserat på korrosionstakten hos dessa fartygsvrak har det gjorts beräkningar som säger att om 5-10 år kommer vi att ha en period av "peak leak" med utsläpp från krigsfartygen från andra världskriget som kommer att sträcka sig över cirka 50 år.⁹

Även i Sverige har problemet uppmärksamats och redan 1975 kom en utredning som berörde spörsmålet, denna ledde dock inte till någon åtgärd.¹⁰ Därefter har problemet uppmärksamats vid ett flertal tillfällen och 2009 gav regeringen Sjöfartsverket i uppgift att inventera och utreda de vrak som finns inom Sveriges territorialvattenområde för att utifrån detta kunna bedöma vilka åtgärder som krävs. Uppdraget resulterade i en rapport vid namn "*Miljörisker från fartygsvrak*" där det bland annat framkom att det finns flera fartygsvrak även inom Sveriges territorialhav som innebär en risk för miljön.

2.1.1 PROBLEMFORMULERING

Frågan är då varför inga åtgärder vidtas för att ta hand om dessa tickande miljöbomber. Ett antal fartygsvrak har tömts på olja vilket visar att det inte är den tekniska delen som förhindrar att något görs åt dessa flera tusentals vrak som riskerar att orsaka miljöskada i världens hav.

Den troligaste anledningen, enligt mig, till att detta är ett samhällsproblem är istället att ingen frivilligt vill ta ansvar för att bekosta bärgning eller sanering av vraken då det kan bli otroligt kostsamt. Flaggstaterna, det vill säga de stater där fartygen är registrerade,¹¹ väljer att vara förtegn i situationen och försöker undvika att acceptera ett ersättningsansvar.¹² Enligt den utredning som Sjöfartsverket gjort kostar det mellan 75 000 och 400 000 SEK per ton olja som saneras från vraket. Dessutom är det svårt att i förväg förutse vilka kostnader det kan innebära eftersom så många variabler spelar in, men för att ta ett exempel; när fartyget Prestige sjönk 2002 blev det nödvändigt med omfattande sanering av båda vraket och Spaniens kust. Det var en svår operation eftersom vraket låg på ett djup om 3500 meter.¹³ Den totala kostnaden beräknas idag uppgå till otroliga 25 miljarder SEK.¹⁴

I denna uppsats kommer två olika situationer att beröras; vrak som redan har börjat läcka ut den olja de innehåller och vrak som ännu inte har börjat läcka. Anledningen till att både läckande och icke läckande vrak kommer att tas upp har i första hand ett informativt- men det har också ett komparativt syfte. När det gäller fartygsvrak som läcker eller riskerar att läcka olja kan det antingen röra sig om en situation där ägaren är känd och tillgänglig eller en situation där ägaren är okänd eller otillgänglig. Vidare kan fartygsvraken vara lokaliserade inom en stats territorialhav, ekonomiska zon eller inom något av de andra specificerade områden som är fastslagna inom den internationella rätten. I dessa situationer måste ansvarsgrunden behandlas på olika sätt beroende på förutsättningarna, vilket kommer att utredas vidare i denna uppsats.

⁸ Andersson S, s 48 ff

⁹ Hamer M, s 3

¹⁰ SOU 1975:81, Farliga vrak

¹¹ Se vidare nedan under 4.1.4

¹² Hamer M, s 4

¹³ Michel J, Gilbert T, m fl, s 26

¹⁴ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 66 f

Som sagt kan kostnaden för att proaktivt sanera ett vrak alternativt sanera efter ett utsläpp innebära ofantliga summor som ingen, i de flesta fall, frivilligt åtar sig. Detta innebär att det är väldigt viktigt att det finns tydliga regler angående vem som är ansvarig att bekosta detta och vem som är ansvarig för att utföra en sanering eller bärgning. Trots att dessa kan anses vara väldigt viktiga frågor är det i många fall högst oklart vem ansvaret åligger. Det är olika reglering som gäller beroende på var vraket finns, beroende på om någon ansvarig är känd, om det har börjat läcka eller inte och om det påverkar en stats miljö eller djurliv.

2.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING

Syftet med denna uppsats är just att undersöka om det finns någon som kan hållas ersättningsansvarig för de vrak som ligger i världens hav och som orsakar eller riskerar att orsaka skador på miljö på grund av den olja som vraken innehåller. Vidare syftar uppsatsen till att undersöka om den lagstiftning som finns är tillräcklig för att lösa problemet.

Syftet med denna uppsats är också att problematisera uppkomsten av reglering kring de miljöriskerna som fartygsvrak kan innebära utifrån den internationella rätten.

Jag kommer att uppfylla syftet med denna uppsats genom att besvara följande frågeställning:

- Finns det någon ansvarsgrund, nationellt eller internationellt, för att kräva att fartygsägare eller stater bärgar/sanerar vrak som läcker eller riskerar att läcka olja?
- Om svaret är jakande i ovanstående fråga, vem har då rätt att utkräva ett sådant ansvar, vem avgör huruvida det föreligger en risk för miljön och av vem kan ett sådant ansvar i så fall utkrävas av?
- Om det saknas reglering enligt ovanstående fråga;
 - Vilka är de grundläggande principerna inom de rättsområden som berörs och vilken effekt borde de få för problemet?
 - Finns det ansvarsgrundande reglering i specifika områden som påverkar Sverige?

2.3 METOD

För att kunna ge svar på min frågeställning har jag använt mig av traditionell juridisk metod, det vill säga studerat och analyserat lagtext, förarbeten och doktrin. En stor del av detta arbete har inneburit att jag har studerat internationell reglering och internationella utredningar, dessutom har jag sökt information från internationella organisationer. En tydlig genomgång av nationell och internationell reglering har varit nödvändig för att kunna systematisera aktuell reglering och på så sätt kunna ge svar på frågeställningen och utifrån detta analysera problemet. Av vikt för att kunna ge en heltäckande bild har det också varit nödvändigt att titta på de bilaterala avtal som finns. För att få ett praktiskt- och tillämparperspektiv, och för att få information från praktiker, har jag vidare varit i kontakt med svenska myndigheter och praktiker inom området.

2.4 AVGRÄNSNING

På grund av denna uppsats omfattning har jag varit tvungen att göra avgränsningar, vissa mer omfattande än andra. Nedan följer en kort översikt över vilka avgränsningar jag gjort och varför jag har valt att göra just dessa.

Denna uppsats berör både det miljörättsliga och det sjörättsliga området men gränsar också till det ersättningsrättsliga. På grund av omfattningen av uppsatsen har jag valt att inte behandla

det försäkringsrättsliga området mer än nödvändigt. Inom det miljörättsliga området har jag också valt att inte beröra eventuella miljöbrott eller likande utan endast tittat på sanerings- och ersättningsansvaret eftersom detta är frågeställningens huvudsyfte.

En avgränsning som framgår redan i frågeställningen, men som ändå förtjänar att ges en kommentar, är att jag har valt att fokusera på vrak som utgör en risk på grund av sitt oljeinnehåll. Givetvis finns det mängder av andra ämnen som i vissa fall kan utgöra större hot mot miljön och människors hälsa men denna avgränsning har jag gjort då det onekligen finns mest information att få gällande olja. Vissa paralleller kommer dock att göras slutligen i analysen.

Vidare har jag valt att följa den bedömning som IOSC gjort gällande vilka fartygsvrak som kan anses vara ett hot mot miljön och övriga vrak har uteslutits. Inom Sveriges territorialhav har jag dock utgått från Sjöfartsverkets utredning där de gjort en första inventering av fartygsvrak som kan innebära en risk för miljöskada i Sverige.

I det fall vraket är lokaliserat inom en stats territorialhav är det den statens jurisdiktion som reglerar vilka åtgärder som kan vara aktuellt att vidta. I denna uppsats kommer endast Sveriges nationella reglering att beröras. I den del som berör svenska myndigheters ansvar för vrak där en ansvarig inte kan lokaliseras har jag valt att endast göra en sammanställning av vad Sjöfartsverket kommit fram till. Anledningen till att jag har valt att göra denna avgränsning är att Sjöfartsverket tidigare i år publicerat en stor utredning gällande miljörisker från vrak och de har i denna fokuserat på detta område inom territorialhavet,¹⁵ vilket gör min utredning överflödigt inom detta område.

Under avsnitt 3.2 nedan kommer frågan om vad som utgör ett vrak att beröras. I detta avsnitt kommer väldigt kort frågan om ägarförhållandet av ett vrak att tas upp. Detta är en omdiskuterad fråga i sig och något som enskilt skulle kunna fylla en uppsats av detta omfång varför jag varit tvungen att begränsa mig.

I samband med att farliga fartygsvrak problematiseras tas ofta både navigationsrisk, nedskräpning och miljörisk upp som problemområde. I denna uppsats kommer dock endast att miljörisken att tas upp och problematiseras. Detta eftersom utrymmesskäl kräver denna avgränsning.

I avsnittet där jag behandlar regionala avtal har jag valt att endast fokusera på de avtal Sverige är part eftersom det annars skulle bli ett arbete som sträcker sig utanför omfattningen av denna uppsats.

2.5 DISPOSITION

Inledningsvis kommer en introduktion att ges för att läsaren skall förstå problematiken, dess omfattning och dessutom få en grundläggande kunskap som är nödvändig för att förstå resterande delen av uppsatsen. Därefter kommer jag att ge en överblick över de nationella, internationella och regionala regler och avtal som finns och vad dessa innebär. Efter detta följer min analys av problemet, hur problemet hanteras och vad jag tror krävs av en enskild stat för att problemet skall lösas.

¹⁵ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR

3 INTRODUKTION

I introduktionen har jag för avsikt att, på ett mer utförligt sätt än i inledningen, visa varför de vrak som läcker eller riskerar att läcka olja är ett viktigt juridiskt och samhällsligt problem och av vilken omfattning problemet är. Jag kommer vidare att gå igenom de grundläggande dragen inom miljö- och sjörätten som är de två rättsområden som huvudsakligen kommer att beröras i denna uppsats.

3.1 OMFATTNINGEN AV PROBLEMET

Både internationellt och inom Sverige har utredningar gjorts för att kunna uppskatta hur många vrak det finns som har ett oljeinnehåll som kan innebära att de kan utgöra ett hot mot den marina miljön. Nedan ges en presentation av dessa utredningar.

3.1.1 INTERNATIONELL OMFATTNING – UTREDNING AV IOSC

IOSC är en sammankomst som har till syfte att skapa ett internationellt forum där miljöpåverkan av oljeutsläpp och lösningar på detta kan diskuteras. De vill genom konferenserna främja ett internationellt utbyte av tekniska lösningar, förebyggande metoder och lösningar för administration och lagstiftning gällande problemet.¹⁶

Inför 2005 års konferens, anordnad av IOSC, gjordes en undersökning för att, så långt som möjligt, fastställa antalet fartygsvrak som innehåller en viss mängd olja i världens hav, då dessa kan innebära ett miljöhot. För att komma fram till en rättvisande siffra gjordes undersökningar i olika länders sjöfartsregister, krigsarkiv och i andra relevanta källor.¹⁷ Utifrån de uppgifter som framkom uppfördes en databas över alla fartygsvrak som uppfyllde vissa i förväg utpekade kriterier. Dessa kriterier var uppdelade i tre kategorier; lokalisering, fartygstyp och olycksorsak. Fartygsvraken skulle således vara lokaliserade i marina vatten inklusive navigerbara flodmynningar, de skulle vara tankfartyg med bruttodräktighet om 150 som haft olja som last och bunker eller annan typ av fartyg med en bruttodräktighet om 400 som haft olja som bunker och de skulle ha varit med om en kollision, gått på grund, haft strukturella fel eller blivit utsatta för militär attack vilket lett till att fartyget sjunkit. Fartygsvrak som bärgats, skrotats eller där last eller bunker är sanerad är ej upptagna i databasen.

Totalt framkom det att det finns 8569 fartygsvrak som har ett oljeinnehåll tillräckligt stort för att utgöra ett miljöhot enligt de uppställda kriterierna. Av dessa var 1583 tankerfartyg och 6986 andra typer av fartyg.¹⁸ Det är inte klarlagt i utredningen exakt hur mycket olja fartygen innehåller men enligt en låg uppskattning kom utredningen fram till att de innehåller minst 2,5 miljoner ton olja. I värsta fall kan det vara så mycket som 20,4 miljoner ton.¹⁹ Detta skulle i så fall motsvara det ungefärliga innehållet i 600 normalstora oljetankers.²⁰ Även om det skulle visa sig att den lägre beräkningen är den korrekta skulle det innebära att dessa vrak innehåller dubbelt så mycket olja som släpptes ut i Mexikanska bukten vid katastrofen 2010 och mer än 60 gånger så mycket olja som vid utsläppet efter olyckan med Exxon Valdes.²¹

¹⁶ <http://iosc.org/charter.aspx>, 2011-02-24

¹⁷ Andersson S, s 49

¹⁸ Michel J, Gilbert T, m fl, s 8

¹⁹ Michel J, Gilbert T, m fl, s 10 f, se särskilt tabell 3 s 11

²⁰ Andersson S, s 49

²¹ Hamer M, s 2

Att det endast finns knapphändig, om någon, information gällandemängden av fartygsvrakens last och bunker är generellt ett problem vilket leder till att det oftast måste dras slutsatser som bygger på beräkningar om bästa/värsta fall. Det hade underlättat om det till exempel fanns information gällande huruvida ett tankfartyg levererat en del av lasten innan det förliste eller ej men detta är uppgifter som generellt saknas.²²

3.1.2 OMFATTNINGEN AV PROBLEMET I SVERIGE - SJÖFARTSVERKET'S RAPPORT

Det har som sagt var även gjorts en svensk inventering över de fartygsvrak som kan medföra skador inom Sveriges territorialhav. Detta efter ett beslut taget av regeringen. Sjöfartsverket har haft huvudansvaret för utredningen och syftet med den är att öka kunskapen om omfattningen av problemet för att regeringen utifrån denna skall kunna fatta ett beslut om hur problemet på ett effektivt sätt kan hanteras.²³

Den rapport som Sjöfartsverket slutligen producerat redovisades till regeringen 15 januari 2011. I rapporten framkommer bland annat att det finns 31 fartygsvrak som har ett oljeinnehåll som kan innebära ett hot mot miljön inom Sveriges territorialvatten. Olja kan antingen finnas i dessa fartyg som last eller som bränsle och det kan därmed vara större eller mindre mängd.²⁴ Som huvudregel är dessa vrak också förlista inom Sveriges territorialhav men det finns ett antal undantag vilka är förlista utanför territorialhavet men som är medtagna i rapporten ändå eftersom de utgör ett likvärdigt hot i jämförelse med de övriga vraken. Totalt beräknas dessa vrak innehålla last och drivmedel i form av bunkerolja, tjockolja eller diesel om 1 000 till 15 000 ton.²⁵

3.2 VAD ÄR ETT VRAK OCH VILKET ANSVAR FÖLJER MED ATT ÄGA ETT VRAK

Det är vidare av betydelse för den fortsatta utredningen att definiera vem som är ansvariga för vraken och för att kunna göra det måste det först klargöras vad ett vrak är. Det finns, i Sverige, ingen lagstadgad definition på vad som utgör ett vrak. Enligt svenska nationalencyklopedin är ett vrak ett fartyg eller fartygsdel eller annat större föremål som obemannat driver omkring på havet, har sjunkit eller står strandat. Utöver detta omfattas fartyg som blivit så svårt skadade att de inte är reparerbara.²⁶ Ett annat sätt, som används inom svensk doktrin, för att definiera vad som utgör ett vrak är att se till när det enligt sjölagen inte längre är ett fartyg och då konstatera att det övergått till att vara ett vrak.²⁷

Det finns inte heller något internationellt enhetligt synsätt av vad som utgör ett vrak. I den så kallade vrakborttagningskonventionen (se mer om denna nedan) har en definition av vad som utgör ett vrak införts. I konventionen definieras ett vrak som ett fartyg som sjunkit eller strandat eller en del av ett sådant fartyg. Vidare omfattas fartyg som är på väg, eller rimligen kan förväntas, att sjunka eller stranda, i de fall där åtgärder för att assistera fartyget ännu inte vidtagits. Dessutom innefattas objekt som är förlorade till havs och som har sjunkit, strandat eller driver på havet.²⁸

²² Michel J, Gilbert T, m fl, s 11

²³ Prop 2008/09:170, s 152

²⁴ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 43

²⁵ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 17 och 46

²⁶ <http://www.ne.se/lang/vrak>, Nationalencyklopedin, 2011-02-22.

²⁷ Tiberg H 2004, s 203

²⁸ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, art 1 (4), min översättning

Vem som är ägare av vrak bestäms av den lokala rättsordningen i den stat där problem på grund av vrak uppkommer. Det vill säga svenska regler gäller inom Sveriges territorialvatten, däremot inte inom Sveriges ekonomiska zon.²⁹ Som en parentes kan det noteras att det är intressant att USA har gått emot detta synsätt och hävdar att de har jurisdiktion över fartygsvrak, som innan de förlist seglat under deras flagg, oavsett var dessa vrak förlist. En konsekvens av detta är att de starkt motsätter sig varje försök från en annan stat att utöva de rättigheter de har inom dess territorialhav.³⁰ Huruvida USA anser detta vara både en rättighet och en skyldighet är inte klarlagt.

3.2.1 FARTYGS- OCH VRAKÄGARANSVAR

Ansvar för vrak innefattar förutom ett vrakägaransvar till viss del ett fartygsägaransvar. Den del av ett fartygsägaransvar som kan vara aktuellt inom omfånget för denna uppsats är det strikta ansvar som finns för utsläpp av olja från fartyg.³¹ Se vidare om detta ansvar nedan. Detta ansvar omfattar enligt ordalydelsen fartyg, och inte vrak, men enligt professor Hugo Tiberger upphör inte ansvaret att gälla av den anledningen att fartyget förlist.³² Detta torde vara en rimlig slutsats eftersom effekten annars skulle innebära att ersättningsansvaret blir mindre bara för att utsläppet sker i ett senare skede, det vill säga efter att fartyget förlist.

Vrakägaransvaret omfattar eventuella skador som orsakas av vraket som sådant. Dessutom omfattas kostnader för bärgning av vraket i de fall där det enligt lag eller konvention av någon anledning skall tas om hand. Ansvaret åvilar den som var ägare till vraket när skadan uppstod. Det kan exempelvis vara fartygsägaren eller dennes försäkringsbolag.³³ Generellt är vrakägaransvaret mest relevant för skador på fiske och navigering varför det inte kommer att beröras i större utsträckning i denna uppsats utan fokus kommer att vara på det kvarvarande fartygsägaransvaret.³⁴

3.3 OLJANS PÅVERKAN I DEN MARINA MILJÖN

För att förstå varför de läckande eller potentiellt läckande vraken är ett problem är det viktigt att veta vilken effekt oljan har på den omgivande miljön. När ett vrak börjar läcka kan det ske på två olika sätt och vilket av dessa olika scenarior som sker är av betydelse för vilken påverkan oljan kommer att ha.

Det första scenariot är att vraket kollapsar och en stor mängd olja läcker ut, ett så kallat momentant utsläpp. Ett annat möjligt scenario är att det blir mindre hål eller sprickor i vraket vilket leder till att det blir ett långsamt utsläpp av olja som istället pågår under en längre tidsperiod. I värsta fall tills all olja läckt ut ur vraket. Effekten av ett långsamt kroniskt utsläpp är betydligt svårare att förutse än vad ett momentant utsläpp är. För att kunna se vilken effekt ett kroniskt utsläpp har på den marina miljön måste både den totala påverkan av oljeutsläpp i

²⁹ Tiberger H 2004, s 211, se vidare angående suveränitet nedan angående havsrättskonventionen.

³⁰ Tiberger H 2004, s 202

³¹ Tiberger H 2004, s 208

³² Tiberger H 1973, s 193. Visserligen berör författaren det svenska ansvaret i nuvarande Sjölagen kapitel 10 men detta ansvar är till största del överensstämmande med Ansvarighetskonventionen (se mer om denna nedan) och en jämförelse kan enligt min uppfattning göras och därmed tillämpas både nationellt och internationellt.

³³ Tiberger H 2004, s 209

³⁴ Lindström P, s 15

området och andra stressfaktorer beaktas. Detta eftersom det är avgörande för den marina miljöns kapacitet att ta hand om ytterligare ett oljeutsläpp.³⁵

Ett oljeutsläpp kan få både ekologiska och socioekonomiska effekter. Vilken ekologisk påverkan oljan har på omgivande miljön beror på oljans kemiska sammansättning och på yttre miljöförhållanden. De yttre faktorer som påverkar är exempelvis vilken årstid utsläppet sker och vilken väderlek det är.³⁶ Havsområden med låga temperaturer förhindrar oljans utspädning och leder till att riskerna för mer långvariga skador är större.³⁷ Å andra sidan är utspädd oljan mer tillgänglig för akvatiska organismer vilket innebär att den akuta toxiciteten ökar.³⁸ Det behöver alltså inte vara mängden olja som är det mest kritiska vid ett utsläpp eller vid risk för ett oljeutsläpp utan fartygsvrakets lokalisering, vilken typ av olja det rör sig om och huruvida området av någon anledning är extra känsligt kan vara lika viktigt, eller till och med viktigare, uppgifter att ta med i beräkningen.³⁹

Det är också av betydelse, för vilka effekter ett utsläpp får, om oljan ligger som ett ytskikt på vattenytan eller om den ligger på botten av havet eftersom det är skillnad i hur lång oljans uppehållstid är. En lättare typ av olja, som flyter upp till ytan, avdunstar och blandas ut snabbare men är å andra sidan mer akut toxisk.⁴⁰ Jämförelsevis kan oljan vara kvar på ytan i veckor medan den på botten kan finnas kvar i tiotals år.⁴¹ Även när oljan når stränderna uppstår mer långsiktiga skador.⁴²

Olja i marin miljö bryts, till viss del, naturligt ner av marina bakterier som använder oljan som kolkälla. Bakteriernas nedbrytning tillsammans med oljans avdunstning gör att påverkan av oljeutsläpp i den fira vattenmassan är relativt liten.⁴³ För den naturliga nedbrytningen är det mer positivt med ett så att säga kroniskt utsläpp där oljan mer långsamt läcker ut än ett momentant utsläpp.⁴⁴ Det finns dock fall där ett långsamt utsläpp har lett till allvarliga konsekvenser, ett exempel på det är vraket *SS Jacob Lukenbach* där flera tusen fåglar dog under ett tiotals år på grund av vrakets långsamma utsläpp av olja.⁴⁵

Oljans påverkan på fåglar är kanske det som de flesta förknippar med oljeutsläpp och sjöfåglar är också den djurgrupp som drabbas mest akut vid oljeutsläpp. Oljan förstör fjädrarnas isolerande- och vattenavvisande förmåga vilket gör att fågeln blir nedkyld. Det kan också påverka deras möjlighet att hitta mat och fräta sönder deras mag- och tarmkanaler, skada det centrala nervsystemet, lungorna och levern. Olja som sjunker till botten påverkar också bottenlevande organismer. Bland annat kan sammansättningen av arter förändras vilket också kan få effekt för sammansättningen högre upp i näringskedjan dels på grund av ändrad tillgång

³⁵ Sjöfartverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 20 ff

³⁶ <http://www.energiochmiljo.se/abonnemang.asp?cat=a&type=M&chapter=4&subchapter=14&page=2>, 2011-02-16

³⁷ Evans S, s 1

³⁸ Hassellöv I-M, s 13

³⁹ Michel J, Gilbert T, m fl, s 29

⁴⁰ Hassellöv I-M, s 12

⁴¹ <http://www.sweco.se/sv/Sweden/Temp/Oljejouren/Miljoeffekter/Akuta-och-langsiktiga-effekter/>, 2011-02-16

⁴² Evans S, s 3

⁴³ Evans S, s 2

⁴⁴ Hassellöv I-M, s 12

⁴⁵ Michel J, Gilbert T, m fl, s 37

på föda och dels på grund av förändrade förutsättningar för reproduktionen. Även fiskar, däggdjur och plankton påverkas vilket kan få ekonomiska effekter utöver de direkta effekterna det får för djuren.⁴⁶ Beroende på vart utsläppet sker kan ytterligare negativa socioekonomiska effekter drabba områden. Exempelvis kan turismen skadas och ytterligare en aspekt är att transporter på land ökar både med anledning av begränsad möjlighet till transport på havet och eftersom det krävs frakt av saneringsutrustning.⁴⁷

Dessutom finns det ämnen i olja som är svårnedbrytbara för bakterierna och som istället kan tas upp av andra organismer så som fiskar.⁴⁸ Polyaromatiska kolväten⁴⁹ är ett samlingsnamn för flera ämnen och en av de främsta källorna till dessa ämnen är petrogena från exempelvis fossila bränslen. Det som samtliga av dessa ämnen har gemensamt är att de är giftiga och att de ackumuleras, det vill säga att de lagras, i fettvävnad.⁵⁰ Det är dessutom oroväckande att så stor andel av de vrak som ansetts innebära en miljörisk är äldre eftersom dessa innehåller olja som sannolikt har en högre koncentration av PAH än vad som är tillåtet idag.⁵¹

Bland annat på grund av att fiskar och skaldjur kan ta upp dessa giftiga ämnen finns i många nationella lagar och internationella konventioner regler som slår fast att den fisk och de skaldjur som kommer konsumenterna tillhanda inte skall innebära en hälsorisk. Därför är det vanligt att ett fiskeförbud införs när ett oljeutsläpp har skett. För en stat eller en stad som baserar en stor del av dess försörjning på fiske kan detta vara ekonomiskt förödande.⁵²

Den olja som riskerar att läcka ut från vraken kan alltså ha en betydande påverkan på en rad av olika organismer och djur förutom de synliga effekter den har på miljön i sig.

3.3.1 KORROSION

De sprickor eller hål som ger momentana eller kroniska utsläpp uppstår antingen av skador från själva olyckan som föranlett förlisningen eller så kan de uppstå i ett senare skede genom att vraket korroderar. På grund av att fartygsvraken korroderar, eller rostar som är ett annat ord för samma sak, är det endast en tidsfråga innan all den olja som idag ligger på havets botten instängd i lastutrymmen eller bränsletankar kommer att läcka ut i havet. Detta under förutsättning att inte förebyggande åtgärder vidtas. Hur lång tid det tar för fartyget att korrodera till den grad att oljan kan läcka ut är beroende av en rad faktorer så som vattnets salthalt, vilken typ av havsbottensediment vraket vilar på, vilka organismer och strömmar som finns i området, för att nämna några. Generellt kan det konstateras att fartygsvrak som ligger i djupa vatten korroderar i en långsammare takt än de som ligger i grundare vatten. Detta beror bland annat på att vattnet där innehåller en lägre syrehalt och är mindre påverkat av strömmar och stormar.⁵³ Enligt doktrin kan en grov generalisering göras där beräkningar ger att fartygsvrak rostar med cirka 1 millimeter per år i saltvatten.⁵⁴

⁴⁶ <http://www.sweco.se/sv/Sweden/Temp/Oljejouren/Miljoeffekter/Paverkan-pa-vaxt--och-djurliv/>, 2011-02-16

⁴⁷ Forsman B, s 21 ff

⁴⁸ Evans S, s 2

⁴⁹ I fortsättningen används förkortningen PAH.

⁵⁰ Boalt E m fl, s 66

⁵¹ Sjöfartverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 20

⁵² Michel J, Gilbert T, m fl, s 30 f

⁵³ Sender U, s 6

⁵⁴ Lindström P, s 10

Utav de 8569 fartygsvrak som beräknas innehålla en riskabel mängd olja sjönk 75 % under andra världskriget. Med andra ord har dessa fartygsvrak legat på havets botten över 60 år.⁵⁵ Det innebär att korrosionsprocessen pågått relativt lång tid och att de kan beräknas ha korroderat flera centimeter, utifrån den generaliserade beräkningen. Detta innebär att det föreligger en stor risk för oljeläckage från fartygsvraken inom en snar framtid och det är då som vi förväntas få en "peak leak".

3.4 POLITISKT OCH KULTURHISTORISKT PERSPEKTIV

Att vidta åtgärder mot fartygsvrak som tillhör en annan flaggstat kan vara politiskt känsligt, speciellt i de fall där vraket utgör gravplats eller i den staten anses skyddat av någon annan anledning och detta blir särskilt känsligt om det endast föreligger en risk för utsläpp och inte ett konstaterat utsläpp.⁵⁶ I Sverige, till exempel, skyddas fartygsvrak som kan antas förlit för mer än 100 år sedan genom den så kallade kulturminneslagen⁵⁷. Det skydd som fartygsvraken har i denna lag innebär att det utan tillstånd är förbjudet att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada ett sådant vrak.⁵⁸ Det är Länsstyrelsen som kan meddela ett tillstånd och de har rätt att göra det i de fall där vrakägaren ansöker om det om inte särskilda skäl tala emot det. Om det är någon annan än vrakägaren som ansöker om tillstånd skall ansökan avslås om vrakägaren motsätter sig det om det inte finns synnerliga skäl till varför den skall godkännas.⁵⁹

I Sverige skyddas också fartygsvraken om det finns avlidna kvar i vraket genom att det anses vara ett brott att *"obehörigen flytta, skada eller skymfligen behandla lik eller avlidens aska, öppnar grav eller eljest gör skada eller ofog på kista, urna, grav eller annat de dödas vilorum eller på gravvård"*.⁶⁰

Fartygsvrakens känslighet har resulterat i att internationell reglering varit svår att genomföra och att det ofta inneburit att bilaterala överenskommelser istället träffats. Detta leder i sin tur till att området blir allt svårare att överblicka.⁶¹

3.5 SJÖ- OCH MILJÖRÄTTENS GRUNDPRINCIPER

Inom sjö- och miljörätten finns olika principer som alla är en viktig del av de olika rättsområdena. För den fortsatta förståelsen, främst i analysen kommer en kort presentation att ges av de principer och grundsatser som har stort betydelse för ämnet.

3.5.1 MILJÖRÄTTSLIGA PRINCIPER

Inom miljörätten är *principen om förebyggande åtgärder* en grundläggande förutsättning. Principen bygger på att åtgärder skall vidtas i ett tidigt skede och helst redan innan någon skada på miljön uppstått. Principen finns fastslagen både i nationella och internationella regelverk och är i en del av dessa kopplade till straffrättsliga eller ersättningsrättsliga mekanismer.⁶²

⁵⁵ Andersson S, s 49

⁵⁶ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 24

⁵⁷ Lag om kulturminnen (1988:950), 2 kapitlet 1 §

⁵⁸ Kulturminneslagen 2 kapitlet 6 §

⁵⁹ Kulturminneslagen 2 kapitlet 12 § 2 och 3 st

⁶⁰ Brottsbalken 16 kapitlet 10 §

⁶¹ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 24

⁶² Sands P, s 247

En annan miljörettslig princip som har en lång historia inom det internationella samfundet är *principen om hållbar utveckling*. Principen innehåller ett flertal delar men den del som är viktig i detta sammanhang är den som innebär att miljöässiga överväganden skall tas även i ekonomiska planer och andra utvecklingsprogram och projekt.⁶³

Försiktighetsprincipen å andra sidan har en relativt kort historik, internationellt sett, och började synas först under mitten av 1980-talet. Försiktighetsprincipen syftar till att ge vägledning exempelvis i de fall forskning inte ger ett klart besked huruvida en viss åtgärd är en fara för miljön eller för människors hälsa eller inte. I och med principen har då den som vidtar åtgärden en skyldighet att välja det alternativ som enligt indikationerna är minst riskfyllt.

Trots att principens grundtanke är relativt precis har den fått olika uttryck i olika konventioner och nationella lagar. Dessutom är det internationella samfundet inte helt överens om principens mening och vilken effekt den skall få. Å ena sidan finns det de som hävdar att principen innebär att internationella åtgärder skall vidtas tidigt för de stora miljöhot vi står inför såsom problemet med ozonlagret och klimatförändringar. Å andra sidan anser vissa att det finns en risk för att en så pass vid tolkning kan leda till ett alltför kontrollerat och för människan begränsat samhälle.⁶⁴

Principen om att förorenaren betalar bygger helt enkelt på att den som orsakar en skada skall vara skyldig att betala de kostnader som skadan medför. Så tydlig som principen visserligen är så har även den tolkats på olika sätt.⁶⁵ Av en del stater har den tolkats som att endast kunna tillämpas på nationell nivå, det vill säga för att hålla privatpersoner eller företag ansvariga, medan andra anser att principen även skall kunna tillämpas stater emellan.⁶⁶

3.5.2 SJÖRÄTTSLIGA PRINCIPER

Inom sjörätten pratas det om karaktärsdrag snarare än om principer. Inom sjöfarten har fartygsägare, med flera, möjlighet att begränsa sitt ersättningsansvar i olika situationer. Detta är ett förfarande som har lång historisk bakgrund. Syftet med att reglerna infördes var att stimulera fartygsbranschen och på så sätt öka staternas flottor. Anledningen till att det behövdes stimulans var att sjöfart ansågs vara väldigt riskabelt och genom begränsning gjordes det till ett "gemensamt äventyr". Detta synsätt med ett gemensamt äventyr i fokus har präglat samtliga områden inom sjörätten och ligger till grund för nästintill samtliga regler som på olika sätt sprider risken eller begränsar ansvaret för parter. Trots att det idag inte är lika mycket av en stor risk med sjöfart har reglerna fortsatt tillämplighet och används ofta som argument till att lagstiftning inte skall få ett striktare uttryck, dock inte helt utan kritik.⁶⁷

Att bedriva sjöfart innebär i de flesta fall att bedriva en verksamhet enligt miljöbalkens regler vilket innebär att även dessa principer skall tillämpas på sjöfart som bedrivs i Sverige men de ligger inte till grund för hur reglerna inom sjörätten är utvecklade eftersom de har tillkommit i ett senare skede än grunddragen inom sjörätten.⁶⁸

⁶³ Sands P, s 253

⁶⁴ Sands P, s 267 ff

⁶⁵ Sands P s 279

⁶⁶ Sands P, s 280 f

⁶⁷ Gauci G, s 65 f

⁶⁸ Se vidare om detta nedan under 4.3.2

4 EXISTERANDE REGLERING

Under detta avsnitt kommer en presentation att ges av den lagstiftning som är aktuell för att kunna ge svar på frågeställningen. Inledningsvis ges en genomgång av de jurisdiktionsgränser som konstruerats för havet och därefter redogörs för internationella konventioner och nationell lagstiftning.

4.1 KONSTRUERADE GRÄNSLINJER FÖR JURISDIKTION ÖVER HAVET

För att kunna utreda huruvida det finns någon tillämplig ansvarsgrund för dessa vrak och i så fall vem som har rätt att utkräva ett sådant ansvar är det först viktigt att förstå problematiken med de gränser som konstruerats för staters jurisdiktion över hav och vilken effekt de får. Reglerna för detta finns i United Nations Convention on the Law of the Sea⁶⁹ som är ett resultat av Förenta Nationernas⁷⁰ arbete.

Utöver att havsrättskonventionen fastslår dessa gränser anger den också mer eller mindre långtgående rättigheter och skyldigheter som åligger kuststater och så kallade flaggstater (se vidare nedan). Dessa har stor betydelse för hur ansvaret för sanering eller bärgning av fartygsvrak skall fördelas.

4.1.1 INRE VATTEN, TERRITORIALHAV OCH ANGRÄNSANDE ZON

En stats inre vatten är det vatten som är beläget innanför den så kallade baslinjen för territorialhavet.⁷¹ Vart baslinjen för territorialhavet är belägen kan variera men huvudregeln är att den utgörs av den lågvattenlinje som staten angivit i sitt officiellt erkända storskaliga sjökort.⁷² I fall där kusten är väldigt ojämn kan en så kallad rät baslinje användas istället för lågvattenlinjen.⁷³ Om en rät baslinje har använts för territorialhavet och det innebär att vattenområden som annars inte skulle betraktats som inre vatten då gör det skall fartyg tillhörande annan flaggstat ha rätt till oskadlig genomfart, vilket begränsar staters möjligheter till lagstiftning.⁷⁴ Det finns vidare även special regler för flodmynningar, bukter och hamnar men dessa kommer inte att beröras vidare i denna uppsats.⁷⁵

Territorialvattnet kallas det havsområde som är närmast kusten. Territorialvattnet får sträcka sig som längst 12 nautiska mil från kuststatens baslinje.⁷⁶ Sverige har genom lag fastställt att territorialhavet sträcker sig 12 nautiska mil från baslinjen så långt det är möjligt.⁷⁷ Utefter vissa delar av Sveriges kust är det så smalt i sunden mellan staterna att vi inte kan ha ett territorialhav som sträcker sig 12 nautiska mil och därför har lagstiftaren specialreglerat dessa områden.

Inom en kuststats territorialhav har staten suveränitet, det vill säga full lagstiftningsrätt. Detta innefattar både luftrummet ovanför vattenområdet och botten inklusive dess underlag.⁷⁸ Det

⁶⁹ I fortsättningen används havsrättskonventionen.

⁷⁰ Hädanefter används förkortningen FN.

⁷¹ Havsrättskonventionen, art 8

⁷² Havsrättskonventionen, art 5

⁷³ Havsrättskonventionen, art 7

⁷⁴ Havsrättskonventionen, art 8.2

⁷⁵ Havsrättskonventionen, art 9-11

⁷⁶ Havsrättskonventionen, art 3

⁷⁷ Lag om Sveriges sjöterritorium, 3 §

⁷⁸ Havsrättskonventionen, art 2

innebär att om en annan stat önskar vidta åtgärder inom detta område måste det föregås av ett godkännande av den suveräna kuststaten.

Utöver detta har kuststaten rätt att utöva nödvändig kontroll för att förhindra och bestraffa överträdelser av dess lagar och författningar gällande tullar, skatter, invandring eller hälsovård inom ett angränsande område. Detta område, som kallas den angränsande zonen, får sträcka sig maximalt 24 nautiska mil från baslinjen.⁷⁹ Sverige har inte deklarerat en angränsande zon och har därför ingen sådan rättighet.⁸⁰

Inom en stats territorialhav har de rätt att anta regler mot föroreningar från fartyg som är bindande även för utländska fartyg. Det finns dock ett antal sakområden där deras suveränitet är begränsad även inom detta geografiska område; kuststaten är inte tillåten att anta lagar som ger ett lägre skydd än, eller är oförenligt med, krav ställda i internationella avtal. De får inte heller anta regler om konstruktion, design, utrustning eller bemanning av fartygen om dessa inte är generellt accepterade inom det internationella samfundet.⁸¹

Om det i en stats inre vatten, eller i deras territorialhav, skulle finnas ett vrak som läcker olja eller vilket kan innebära ett hot mot den marina miljön så har den staten rätt att sanera eller bärga vraket i enlighet med de nationella lagarna i den staten. Detta står visserligen inte uttryckligt i havsrättskonventionen men har accepterats bland annat genom praxis.⁸²

4.1.2 KONTINENTALSOCKELN

En kuststats kontinentalsockel omfattar havsbotten och dess underlag och är området utanför territorialhavet som är en naturlig förlängning av kuststatens landterritorium. Som huvudregel sträcker sig området ut till kontinentalrandens ytterkant eller till ett avstånd av 200 nautiska mil från baslinjen då kontinentalradens ytterkant inte sträcker sig till detta avstånd.⁸³

Kuststaten har suveräna rättigheter att utvinna och utforska naturtillgångar på kontinentalsockeln. Denna rättighet är exklusiv såtillvida att ingen annan stat får bedriva sådan verksamhet utan kuststatens uttryckliga medgivande.⁸⁴ Denna suveränitet inverkar däremot inte på de rättsregler som gäller för överliggande vatten och ett eventuellt utövande av en kuststats rättigheter inom kontinentalsockeln får inte hindra eller på ett oberättigat sätt inkräkta på sjöfarten eller andra rättigheter som stater kan åtnjuta enligt havsrättskonventionen.⁸⁵ I detta område har kuststaten alltså inte rätt att suveränt lagstifta gällande de problematiska fartygsvraken utan eventuell reglering skall ske inom det internationella samfundet.⁸⁶

⁷⁹ Havsrättskonventionen, art 33

⁸⁰ Tiberg H 2004, s 202

⁸¹ Özcayir O, s 71 f

⁸² LEG 83/5/1, s 3

⁸³ Havsrättskonventionen, art 76. Gällande reglering se Lag (1966:314) om kontinentalsockeln

⁸⁴ Havsrättskonventionen, art 77

⁸⁵ Havsrättskonventionen, art 78

⁸⁶ Tiberg H 2004, s 202

4.1.3 EKONOMISKA ZONEN

Den ekonomiska zonen är ett angränsande område utanför territorialhavet där särskilda regler om jurisdiktion gäller.⁸⁷ Området får inte sträcka sig mer än 200 nautiska mil från kuststatens baslinje för territorialhavet.⁸⁸

Sveriges ekonomiska zon regleras i Lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon. I lagen föreskrivs att det är regeringens uppgift att bestämma omfattningen av området.⁸⁹ Detta har de gjort i Förordning (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

Inom en kuststats ekonomiska zon har de rätt att utforska och utnyttja, bevara och förvalta naturresurser på havsbotten och i dess underlag samt i överliggande vattenområden. De har också rätt att exploatera och utforska zonen till exempel för utvinning av energi från vatten, strömmar eller vindar. Kuststaten har också jurisdiktion enligt bestämmelser i konventionen med avseende på uppförande och användning av konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner, marinvetenskaplig forskning och skydd och bevarande av den marina miljön.⁹⁰ Gällande att upprätta lagstiftning till skydd för den marina miljön är de dock relativt begränsade. Kuststaten har endast rätt att stifta lagar som skall vara gällande inom den ekonomiska zonen om dessa uppfyller och genomför allmänt erkända internationella regler som fastställts genom behörig internationell organisation eller vid en allmän diplomatkonferens.⁹¹ Det har därmed hävdats inom doktrin att kuststaten inte har rätt att reglera om åtgärder mot fartygsvrak enväldigt inom detta område.⁹² En anledning till att kuststaterna anses ha en begränsad jurisdiktionsrätt gällande dessa frågor är att de kan anses vara nära förknippade med sjöfarten vilket anses innebära en alltför stor begränsningsmöjlighet för kuststaterna.⁹³

Inom en kuststats ekonomiska zon har också andra stater rättigheter och skyldigheter. De har exempelvis rätt till sjöfart och överflygning men också rätt att lägga ut undervattenskablar och rörledningar samt att använda havet på ett, enligt folkrätten, legitimt sätt.⁹⁴

Huruvida en stat har rätt att sanera eller bärga ett vrak som ligger inom dess ekonomiska zon är betydligt mer otydligt än regleringen kring territorialhavet i havsrättskonventionen. Visserligen står det angivet i artikel 221.1 att havsrättskonventionen inte skall begränsa staters rättighet att vidta åtgärder mot faktisk skada eller hot om sådan på grund av sjöolycka som de har rätt att vidta enligt folkrättslig sedvanerätt eller traktatsrätt baserad på folkrätt. Detta förutsätter dock att ett sådant folkrättsligt underlag finns men i det fallet skulle inte havsrättskonventionen sätta några gränser för möjligheten i detta avseende.⁹⁵

⁸⁷ Havsrättskonventionen, art 55

⁸⁸ Havsrättskonventionen, art 57

⁸⁹ 1 §

⁹⁰ Havsrättskonventionen, art 56

⁹¹ Havsrättskonventionen, art 211 (5)

⁹² Tibergh H 2004, s 202

⁹³ Tan A, s 212

⁹⁴ Havsrättskonventionen, art 58

⁹⁵ LEG 83/5/1, s 4

4.1.4 DET FRIA HAVET OCH FLAGGSTATSANSVAR

Det fria havet kallas det hav som inte ingår i en stats territorialhav, ekonomiska zon, inre vatten eller hör till en arkipelagstats arkipelagvatten. Detta vatten är öppet för alla stater att använda till exempelvis fiske, sjöfart, överflygning, för att lägga ut undervattenkablar och så vidare.⁹⁶

Över detta område har ingen stat rätt att göra anspråk på suveränitet.⁹⁷ Dessutom är det stadgat i havsrättskonventionen att det skall användas för fredliga ändamål.⁹⁸ Under förutsättning att annat inte anges i internationell reglering är det flaggstaten som har jurisdiktion över de fartyg som seglar på det fria havet under dess flagg. Detta gör att reglerna kring flagg är viktiga för frågan om vem som kan ses som ansvarig för ett oljeutsläpp från fartygsvrak.

På det fria havet kan fartyg ses som en flytande ö tillhörande flaggstatens territorium.⁹⁹ På grund av att flaggstaten har jurisdiktion är det endast tillåtet att segla under en flagg och det är inte tillåtet att byta flagg under färd eller medan fartyget befinner sig i anlöpningshamn, med undantag för de fall då det är fråga om ett ägarbyte. Alla stater har rätt att låta fartyg som seglar under dess flagg segla på det fria havet. Det är den enskilda staten som fastställer vilka villkor som skall gälla för att fartyget skall få dess nationalitet och därmed segla under statens flagg.¹⁰⁰

De skyldigheter som flaggstaten har under havsrättskonventionen finns bland annat i artikel 94 som anger ett antal generella skyldigheter. Första delen av artikeln lyder *"[v]arje stat skall med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor utöva faktisk jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg"*¹⁰¹. Detta stycke specificeras sedan i punkt 2 där det framkommer att flaggstaten skall föra fartygsregister, åta sig jurisdiktion enligt nationell rätt över fartyget och dess manskap med avseende på administration och tekniska och sociala frågor. Vidare skall flaggstaten vidta åtgärder för att säkra att de fartyg som seglar under deras flagg är sjövärdiga.¹⁰²

Dessutom skall flaggstater fastställa internationella regler och normer för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg.¹⁰³ Detta skall, enligt artikeln, göras inom *"den behöriga internationella organisationen"* vilken är IMO.¹⁰⁴ Flaggstater är också skyldiga att anta nationella lagar och författningar till skydd för den marina miljön från föroreningar från fartyg.¹⁰⁵

Det har dock lyfts fram inom doktrin att det är problematiskt att det saknas incitament för flaggstaten att lagstifta om skyddsåtgärder, som gäller för de fartyg som seglar under dess flagg, för den marina miljön utanför deras territorialvatten.¹⁰⁶

⁹⁶ Havsrättskonventionen, art 86-87

⁹⁷ Havsrättskonventionen, art 89

⁹⁸ Art 88

⁹⁹ Özçayır O, s 64 f

¹⁰⁰ Havsrättskonventionen, art 91-92

¹⁰¹ Punkt 1

¹⁰² Punkt 3-5

¹⁰³ Havsrättskonventionen, art 211.1

¹⁰⁴ Tan, s 202

¹⁰⁵ Havsrättskonventionen, art 211.2

¹⁰⁶ Tan, s 203

4.2 INTERNATIONELL REGLERING

Internationell reglering är dels ett verktyg för att kunna skapa bestämmelser i de områden där en enskild stat inte har suveränitet och dels ett sätt att skapa enhetlig reglering inom flera suveräna stater eller, i det här fallet, åtminstone skapa en miniminivå av skydd för miljön. Historiskt sett har internationell reglering för skydd av den marina miljön tillkommit som ett gensvar efter att en allvarlig olycka skett. Så var det exempelvis med konventionerna Intervention Convention och Liability Convention som utformades av International Maritime Organisation¹⁰⁷ efter olyckan med fartyget *Torrey Canyon* (mer om dessa konventioner nedan).¹⁰⁸

IMO är en organisation som är underordnad FN. Organisationens ansvarsområde är att arbeta för säkerheten inom sjöfarten och för att förebygga föroreningar av den marina miljön som orsakas av fartyg och därmed täcks de vrak som denna uppsats behandlar in i deras ansvarsområde.¹⁰⁹ IMO har cirka 150 medlemsländer och är därmed den viktigaste organisationen för det internationella samarbetet inom området.¹¹⁰ Ett av de instrument som IMO använder sig av i sitt arbete är att genom överenskommelser mellan deras medlemsstater anta konventioner. Nedan kommer jag att gå igenom de viktigaste konventionerna för denna framställning.

4.2.1 INTERVENTIONSKONVENTIONEN

Interventionskonventionen, eller International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties¹¹¹ som den egentligen heter, antogs, som sagt var, som ett svar på den diskussion som startade efter olyckan med fartyget *Torrey Canyon*. Genom interventionskonventionen får stater rätt att vidta åtgärder på det fria havet för att förhindra att deras kustlinje eller med den relaterade intressen skadas av ett oljeutsläpp som härrör från en sjöolycka. Det krävs dock att hotet är allvarligt och omedelbart.¹¹² När interventionskonvention antogs var det kontroversiellt att ge kuststater rättigheter som sträckte sig utanför dess territorialhav och de rättigheter som konventionen erbjuder är därför väldigt begränsade.¹¹³

Konventionen nämner endast det fria havet och inte den ekonomiska zonen vilket skulle innebära att kuststater har större möjligheter att vidta åtgärder till skydd för sina kustlinjer på det fria havet än i deras ekonomiska zon. Eftersom de konstruerade gränserna för den ekonomiska zonen inte fanns när interventionskonventionen antogs så är det troligt att tillämpningsområdet skall tolkas som bortom territorialhavet och således kan reglerna tillämpas även i den ekonomiska zonen.¹¹⁴

De åtgärder som kuststaten vidtar måste vara nödvändiga för att skydda sin kustlinje eller därmed relaterade intressen. Dessutom upphör kuststatens rätt att vidta åtgärder så snart

¹⁰⁷ I fortsättningen används förkortningen IMO.

¹⁰⁸ Falkanger T m fl, s 197

¹⁰⁹ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, 2011-03-04

¹¹⁰ <http://www.kustbevakningen.se/sv/granslos-samverkan/internationellt/imo/>, 2011-04-14

¹¹¹ I fortsättningen används Interventionskonventionen.

¹¹² Art I, 1 p

¹¹³ Shaw R, s 2

¹¹⁴ Churchill R R, Lowe A V, s 262

risken för skada upphör. Utöver detta ställs det krav på att de åtgärder som vidtas skall vara proportionerliga.¹¹⁵

Innan kuststaten vidtar en åtgärd skall de, som absolut huvudregel, samråda med andra stater som berörts av sjöolyckan, framförallt är det flaggstaten som åsyftas. Dessutom skall de samråda med fartygsägaren, lastägaren eller annan som kan tänkas ha ett intresse som påverkas av kuststatens förestående ingripande. I vissa brådskande fall kan kuststaten vidta åtgärder redan innan de haft ordentliga samråd men detta är endast aktuellt i undantagsfall.¹¹⁶

Det är således kuststaten som avgör huruvida en åtgärd skall vidtas, det vill säga huruvida konventionens krav är uppfyllda men i det fall en kuststat har vidtagit åtgärder i strid med konventionens krav skall staten ersätta eventuella skador som detta medför för annan.¹¹⁷ Däremot finns det ingen reglering i konventionen om möjlighet att återkräva ersättning från fartygsägaren eller dylikt.

Som framkommit ovan har andra regler som huvudsakligen gäller fartyg som läcker olja tillämpats analogt på vrak som släpper ut olja vilket gör det troligt att det skulle kunna ske även gällande dessa regler. Med detta som utgångspunkt skulle konventionen ge stater rätt att, på egen bekostnad, vidta åtgärder mot vrak som läcker olja i de fall hotet kan ses som allvarligt och omedelbart. Troligtvis kan de dock inte finna stöd för att vidta förebyggande åtgärder mot vrak som ännu inte läcker i konventionen eftersom kravet på omedelbarhet då troligen inte är uppfyllt.

4.2.2 ANSVARIGHETSKONVENTIONEN OCH INTERNATIONELLA OLJESKADEFONDEN

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage¹¹⁸ är också utfärdad av IMO och stadgar ett strikt ansvar för fartygsägare vars fartyg transporterar olja i form av last för skador inom en medlemsstats territorialhav eller ekonomiska zon orsakade av ett oljeutsläpp.¹¹⁹ Detta strikta ansvar ansågs vara radikalt när konventionen antogs men också nödvändigt för att förebygga oljeutsläpp.¹²⁰ Ansvarighetskonventionen är den konvention som ligger till grund för det konventionsbaserade ansvaret i sjölagen varför en längre utläggning av reglerna inte kommer att ges här se istället mer om dessa regler nedan under nationell lagstiftning.

1971 följdes Ansvarighetskonventionen åt av International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage¹²¹. Syftet med konventionen är att den skall fungera som ett komplement till Ansvarighetskonventionen och det fungerar i princip som så att om ersättningen från Ansvarighetskonventionen inte är tillräcklig för att täcka den skada som uppstått så kan ytterligare kompensation betalas ut från den fond som Internationella oljeskadefonden reglerar.¹²² Internationella oljeskadefonden är direkt tillämplig i Sverige genom sjölagens reglering i 10 kapitlet 11 §.

¹¹⁵ Art I, 1 p och art V

¹¹⁶ Art III, a, b och d

¹¹⁷ Art VI

¹¹⁸ Hädanefter används Ansvarighetskonventionen.

¹¹⁹ Art III

¹²⁰ Falkanger T m fl, s 197

¹²¹ I fortsättningen används det kortare begreppet Internationella oljeskadefonden.

¹²² Özcayir O, s 319

Internationella oljeskadefonden har under åren kompletterats med ett antal protokoll vilka haft till syfte att tydliggöra eller att höja ersättningsnivåerna.¹²³ Det sista protokollet kom efter att flera länder inom Europa drabbats av skador efter oljeutsläpp från olyckor med tankerfartyg vilket resulterade i att EU tog ett initiativ till skärpta regler för sådana skador. Ytterligare en bidragande faktor till initiativet var att de ansåg att IMO's reglering var otillräcklig och långsam. Detta fick i sin tur IMO att anta ett nytt protokoll till Internationella oljeskadefonden. Resultatet av detta är fondprotokollet från 2003 vilket alltså är det senaste i raden av tilläggsprotokoll. Fondprotokollet från 2003 kan ge upp till en tredubbel ersättning jämfört med de tidigare reglerna.¹²⁴

Från början var det mottagare av olja som finansierade fonden, det vill säga i praktiken oljebolagen.¹²⁵ Efter de tillägg som gjorts till konventionen är det idag en avgiftsfinansierad fond. Denna avgift betalas av de medlemsstater som importerar en viss kvantitet olja per år.¹²⁶

För att få ersättning från fonden skall skada på grund av ett oljeutsläpp ha uppstått inom territorialhavet eller inom den ekonomiska zonen tillhörande en stat som har ratificerat Internationella oljeskadefonden.¹²⁷ Utöver detta skall den skadelidande bevisa att den olja som orsakat skadan kommer från ett eller flera fartyg.¹²⁸

I tre olika situationer är det möjligt att få ersättning från fonden; om fartygsägaren inte är ersättningsskyldig på grund av någon av de undantagsgrunder som finns i CC konventionen, om fartygsägaren eller dennes försäkringsbolag inte har ekonomisk möjlighet att betala ut ersättning eller i fall där skadan överstiger den summa som fartygsägaren är skyldig att betala enligt reglerna om fartygsägarens ansvarsbegränsning.¹²⁹ Se mer om denna möjlighet till begränsning nedan.

Om skadan orsakats av en krigshandling eller en liknande situation är det inte möjligt att få ersättning från fonden. Det är inte heller möjligt att få ersättning i de fall oljeutsläppet härrör från ett örlogsfartyg eller annat fartyg ägt eller brukat av en stat i ett icke-kommersiellt syfte.¹³⁰

Om vraket är ett tankerfartyg och olja har läckt ut har alltså fartygsägaren som huvudregel ett strikt ansvar enligt denna konvention. Eftersom 75 % av de vrak med oljeinnehåll som anses utgöra ett hot mot miljön förlist under andra världskriget är dock risken stor att de faller utanför dessa konventioners tillämpningsområde på grund av undantaget ovan. Se mer om detta och om ytterligare problem med tillämpningen under avsnitt 4.3.1.1.

¹²³ International Maritime Organisation Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fond 1992) och Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fondprotokoll 2003)

¹²⁴ Falkanger T m fl, s 198

¹²⁵ Falkanger T m fl, s 197

¹²⁶ Fondprotokollet, Art 10

¹²⁷ Fond 1971, Art 3 med tillägg från Fond 1992, Art 4

¹²⁸ Fond 1971, Art 4.2

¹²⁹ Fondkonventionen Art 4.1 med tillägg från Fond 1992, Art 6.1

¹³⁰ Fondkonventionen Art 4.2

4.2.3 BUNKERKONVENTIONEN

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage¹³¹ trädde i kraft den 21 november 2008 och fram till idag har 58 stater ratificerat konventionen vilka motsvarar 88,06 % av världstonnage.¹³² Konventionen antogs med syfte att tillgodose att personer, stater eller andra skadelidande skall kunna få ersättning snabbt och effektivt för skador som de drabbats av på grund av bunkerolja som läckt från ett fartyg. Konventionen är uppbyggd på samma sätt som Ansvarighetskonventionen och ålägger liksom denna ett strikt ansvar för fartygsägare som har ett sådant fartyg som omfattas av konventionen.¹³³ För att undvika att fartygsägaren drabbas av dubbel bestraffning har Bunkerkonventionen gjorts subsidiär till Ansvarighetskonventionen. Liksom i Ansvarighetskonventionen är krigsfartyg, som huvudregel, undantagna från tillämpningsområdet.¹³⁴

Krav som riktas mot någon med grund i Bunkerkonventionen preskriberas tre år från det att skadan uppstod eller sex år från det att händelsen som lett till skadan inträffat.¹³⁵

4.2.4 VRAKBORTTAGNINGSKONVENTIONEN

Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks¹³⁶ är en konvention specificerad på att lösa problemet med vrak som av någon anledning utgör ett hot mot miljön eller mot sjöfarten. Konventionen utgör en grund för de stater som är parter till den att bärga eller sanera fartygsvrak som kan utgöra en risk för liv, varor eller egendom till havs eller kan utgöra ett hot mot den marina miljön eller mot en stats kust. Syftet med konventionen är att ge stater möjlighet att vidta skyddsåtgärder mot vrak som ännu inte läcker även inom den ekonomiska zonen eftersom de tidigare endast haft rätt att vidta sådana inom territorialhavet. Konventionens mål är också att tillgodose ett behov av enhetlig internationell reglering.¹³⁷

Vrakborttagningskonventionen antogs på en diplomatisk konferens i Kenya 2007 men behovet av en internationell reglering uppmärksammades långt tidigare. Redan 1967 när tankerfartyget *Torrey Canyon* förolyckades ifrågasattes det, inom det internationella samfundet, vilka rättigheter kuststater hade att vidta åtgärder för att skydda sin kustlinje från utsläpp av olja som kom från vraket. *Torrey Canyon* hade vid olyckstillfället 115 000 ton råolja ombord och förolyckades utanför den dåvarande gränsen för Stor Britanniens territorialhav.¹³⁸ Anledningen till att det inte vidtogs några åtgärder för att få till stånd en reglering inom IMO redan då berodde på att det ansågs vara för tidigt. De deltagande staterna beslutade sig för att avvakta en mer generell internationell sjörättslig reglering.¹³⁹

¹³¹ I fortsättningen Bunkerkonventionen.

¹³² <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>, 2011-04-15

¹³³ <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-%28BUNKER%29.aspx>, 2011-04-15

¹³⁴ Bunkerkonventionen Art 4

¹³⁵ Bunkerkonventionen Art 8

¹³⁶ I fortsättningen kallad Vrakborttagningskonventionen.

¹³⁷ <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>, 2011-03-01

¹³⁸ Shaw R, s 1

¹³⁹ Boer, s 334

Ytterligare ett fall där kuststaters möjlighet att vidta åtgärder ifrågasattes var när det franska fartyget *Mont Louis* sjönk utanför det belgiska territorialhavet. Detta fall gjordes upp i godo men det var osäkert huruvida den belgiska staten haft rätt att ställa de krav som de gjorde.

Holland och Storbritannien lämnade slutligen in ett förslag till en konvention som skulle kunna reda ut en del av de frågetecken som fanns inom området. De gjorde det till IMO's *Leagal Committée's* inför deras sjuttionde möte. Det är detta utkast som ligger till grund för den slutliga konventionstexten.¹⁴⁰

4.2.4.1 Ansvar enligt vrakborttagningskonventionen

En stat som är part till vrakborttagningskonventionen har rätt att vidta åtgärder enligt konventionen i dess konventionsområde¹⁴¹ för att avlägsna ett vrak som innebär en risk¹⁴² enligt vrakborttagningskonventionens definition.¹⁴³ Vrakborttagningskonventionen är tillämplig inom staters ekonomiska zon, bestämd enligt havsrättskonventionen, det är detta som kallas konventionsområdet. Konventionens definition av vad som utgör en risk är; ett tillstånd eller ett hot som utgör fara eller hinder för navigation eller rimligen kan förväntas leda till omfattande skadliga följder för den marina miljön eller skada på kusten eller därmed sammanhängande intressen för en eller flera stater.¹⁴⁴

Av betydelse för att kunna tolka staters rättigheter enligt konventionen är också att definiera vad som utgör ett vrak enligt konventionen. Det är ett sjunket eller grundstött fartyg eller en del av ett sådant, ett objekt från ett fartyg som gått förlorat till havs och sjunkit, grundstött eller är på drift. Dessutom omfattas ett fartyg som är på väg att, eller kan antas komma att, sjunka eller gå på grund i fall där inte effektiva räddningsåtgärder vidtagits. Ytterligare ett krav för att det skall vara ett vrak enligt vrakborttagningskonventionens definition är att det är en så kallad sjöolycka¹⁴⁵ som föranlett att fartyget nu anses vara ett vrak. En sjöolycka är enligt konventionen en kollision mellan fartyg, grundstötning eller liknande med anledning av navigationsfel, eller en liknande händelse ombord på ett fartyg som resulterar i materiel skada eller hot om sådan skada på fartyget eller lasten.¹⁴⁶

Enligt vrakborttagningskonventionen är det fartygsägaren som i första hand skall hållas ansvarig för de kostnader som kan uppstå för lokalisering, uppmärkning och bärgning ett fartygsvrak som innebär en risk enligt konventionen och det är den drabbade staten, det vill säga den stat som riskera att drabbas av skador på grund av vraket, som skall sätta en deadline för när detta skall vara åtgärdat.¹⁴⁷ Reglerna gällande deadline infördes i konventionen för att motverka "*out of sight, out of mind mentaliteten*" som annars innebär en risk när det inte finns några visuella skador.¹⁴⁸ Efter att den bestämda tidsgränsen har gått ut kan den drabbade staten

¹⁴⁰ Shaw R, s 3

¹⁴¹ Convention area, min översättning

¹⁴² Hazard, min översättning

¹⁴³ Art 2

¹⁴⁴ Art 1. 1 och 5

¹⁴⁵ Maritime casualty, min översättning

¹⁴⁶ Art 1

¹⁴⁷ Art 9.6

¹⁴⁸ Michel J, Gilbert T, m fl, s 21

själva välja att vidta åtgärder för att sanera eller bärga vraket fast fortfarande på fartygsägarens bekostnad. Det kan de också göra initialt om hotet mot miljön är särskilt allvarligt.¹⁴⁹

Fartygsägaren undslipper dock ansvar om sjöolyckan som föranlett vraket beror på en krigshandling, ett naturfenomen, är orsakat av tredjeman med uppsåt eller är orsakat av att en stat inte levt upp till sina skyldigheter gällande att underhålla fyrar och liknande navigations hjälpmedel.¹⁵⁰ Det är inte heller möjligt att tillämpa konventionens regler på örlogsfartyg eller andra statsägda fartyg som inte används i ett kommersiellt syfte om inte en stat uttryckligen beslutar att den skall vara tillämplig.¹⁵¹

Enligt artikel 6 är det den drabbade staten som avgör huruvida vraket utgör en risk för den marina miljön eller navigationen. I den bedömningen skall staten ta hänsyn till bland annat vrakets storlek, typ och konstruktion. Dessutom skall de ta hänsyn till på vilket djup vraket ligger och hur djupt under eller över ytan det ligger när vattennivån är som lägst och dessutom havsområdets särskilda egenskaper. I de fall den drabbade staten sedan vidtar skyddsåtgärder skall dessa vara proportionerliga i förhållande till den risk för den marina miljön som vraket innebär.¹⁵²

Även flaggstaten har visst ansvar enligt vrakborttagningskonventionen. De har ansvar för att kräva att redaren¹⁵³ rapporterar utan dröjsmål till de stater som kan påverkas när ett fartyg som seglar under deras flagg varit med om en sjöolycka vilket resulterat i ett vrak.¹⁵⁴ Den rapport som de är skyldiga att lämna skall innehålla uppgifter som kan hjälpa den drabbade staten att bestämma om vraket utgör en risk, i konventionens mening, eller inte.¹⁵⁵

Om en tvist skulle uppstå angående tolkningen av eller tillämpningen av vrakborttagningskonventionen så erbjuds en tvåstegslösning. I första hand skall staterna försöka lösa tvisten genom till exempel förhandling, medling, skiljedom eller likande fredliga medel. Om det efter tolv månader inte varit möjligt att enas kring en lösning på tvisten skall tvistlösningsreglerna i havsrättskonventionen del XV tillämpas mutatis mutandis. Detta oavsett om staterna är parter till denna eller inte.¹⁵⁶

4.2.4.2 Ersättningsmöjligheter

För att ge den drabbade staten en reell chans att få ersättning för bärgning eller sanering alternativt för att se till att fartygsägaren har möjlighet att betala för bärgning så har det införts regler om obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i vrakborttagningskonventionen. Denna skyldighet gäller för fartygsägare med ett fartyg som har bruttodräktighet över 300 och som seglar under en flagg som tillhör en stat som är part till konventionen.¹⁵⁷ Det innebär att en stat som har ratificerat konventionen har en skyldighet att

¹⁴⁹ Vrakborttagningskonventionen art 9.7-8

¹⁵⁰ Art 10

¹⁵¹ Vrakborttagningskonventionen art 4.2

¹⁵² Art 2.2

¹⁵³ Master or operator, min översättning

¹⁵⁴ Art 6

¹⁵⁵ Jämför art 5 och 6

¹⁵⁶ Art 15

¹⁵⁷ Art 12.1

kontrollera huruvida fartyg uppfyller vrakborttagningskonventionens finansiella skyddsregler innan de tillåter fartyget att registreras i statens fartygsregister.¹⁵⁸

För att fartygsägare/vrakägare och dessas försäkringsbolag skall kunna överblicka sitt eventuella ersättningsansvar har detta ansvar begränsats i tid. Det innebär att ersättningsskyldigheten upphör tre år efter att det konstaterats föreligga en risk enligt konventionen eller maximal sex år från det att sjöolyckan ägde rum.¹⁵⁹ Vrakborttagningskonventionen kommer inte heller att tillämpas på de fartyg som förlist innan konventionen trätt i kraft, detta enligt allmänna principer inom traktatsrätt.¹⁶⁰

Vrakborttagningskonventionen kommer inte att påverka de möjligheter som finns till att begränsa sitt ansvar enligt nationella eller internationella sjörättsliga bestämmelser.¹⁶¹ Se vidare om dessa begränsningsmöjligheter nedan.

4.2.4.3 Vrakborttagningskonventionens ikraftträdande

Vrakborttagningskonventionen har ännu inte trätt i kraft. Det kommer den att göra tolv månader efter att tio stater har undertecknat konventionen utan förbehåll avseende ratifikation, godkännande eller då de deponerat sina ratifikationsgodtaganden, godkännanden eller anslutning.¹⁶²

Idag är det sex stycken stater, av IMO's 169 medlemsstater, som har signerat protokollet men endast två stater som har ratificerat konventionen. De stater som gjort det är Nigeria och Indien som tillsammans står för 1,10 % av världstonnaget.¹⁶³ Sverige var med och förhandlade fram vrakborttagningskonventionen men har ännu inte fattat beslut om huruvida vi skall underteckna eller ratificera konventionen. Frågan förbereds för tillfället i Regeringskansliet men något beslut förväntas inte fattas under 2011.¹⁶⁴

Det kan konstateras att det överlag tar lång tid innan konventioner, stiftade inom IMO, träder i kraft. En taleskvinna för IMO menar att anledningen till detta är att medlemsstaterna inte prioriterar detta arbete. Ytterligare en problematisk aspekt är om konventionen visserligen träder i kraft men att det är få stater som ratificerat den. Detta eftersom konventionens reella verkan blir mindre om färre stater tillämpar den.¹⁶⁵

4.2.4.3 Kritik mot vrakborttagningskonventionen

Redan 1994 när ett utkast till en konvention som reglerade vrakborttagningsansvar uppmärksammades möttes det av motstånd och många av de som var kritiska då är det även nu även om anledningarna till kritiken skiljer sig åt. Anledningen till att utkastet möttes av

¹⁵⁸ Michel J, Gilbert T, m fl, s 21

¹⁵⁹ Art 13

¹⁶⁰ Sagar D, s 38

¹⁶¹ Art 10.2

¹⁶² Vrakborttagningskonventionen, art 18

¹⁶³ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202011.pdf>, 2011-04-15, s 465 f och

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>, 2011-04-15

¹⁶⁴ E-mailkonversation med Mirja Högström, rättssakskunnig Justitiedepartementet

¹⁶⁵ <http://safewaters.wordpress.com/2010/07/22/imo-slow-ratification-of-key-maritime-conventions-threatens-safety-and-security/>, 2011-03-10

motstånd var att problemet då ansågs litet och att då införa en internationell reglering med relativt långtgående möjligheter till åtgärder ansågs oproportionerligt.¹⁶⁶

Orsaken till att det idag riktas kritik mot konventionen är att den inte anses erbjuda tydliga kriterier och att det kan leda till varierande tillämpning i de olika staterna. Dessutom riktas kritik mot den så kallade "opt-in klausulen"¹⁶⁷ vilken ger stater valfrihet att inkludera deras territorialhav i konventionens tillämpningsområde eller ej. Anledningen till denna kritik är framförallt att det anses vara av största vikt för den internationella handeln att de regler som påverkar är så långt som möjligt enhetliga.¹⁶⁸

Ytterligare en brist i vrakborttagningskonventionen är att det saknas reglering kring hur åtgärder som vidtas skall finansieras i de fall där registrerad redare¹⁶⁹ eller dennes försäkringsbolag inte kan betala eller i fall där denne är otillgänglig. Från början fanns förslaget att flaggstaten skulle överta finansieringsansvaret i dessa fall men detta avfärdades av de flesta stater som deltog på konferensen.¹⁷⁰

4.2.5 INTERNATIONELLA MÖJLIGHETER TILL ANSVARSBEGRÄNSNING

Under internationella regler finns det en möjlighet att begränsa sitt ersättningsansvar vilket får stor betydelse för denna typ av skador eftersom det rör sig om stora kostnader. Bakgrunden till denna möjlighet är historisk och har berörts ovan. Enligt Convention on Limitation on Liability for Maritime Claims¹⁷¹ har den registrerade fartygsägaren, befraktare, redare eller bärgare rätt att begränsa sitt ansvar enligt reglerna i konventionen för krav som riktas mot dem på grund av person- eller sakskador som skett ombord på ett fartyg eller i direkt kontakt med fartygets drift eller bärgningsoperationer. Vidare har de rätt att begränsa sitt ersättningsansvar för krav som riktas mot dem på grund av förseningar, för skador på fartygets last och tredjemans krav med mera.¹⁷² En förorening på grund av ett oljeutsläpp kan leda till både person-, sak- och förmögenhetsskador. Hur långt ansvaret kan begränsas beror på den enskilda situationen. Någon specificerad genomgång av de olika nivåerna kommer ej att ges i denna uppsats. Se vidare om detta nedan.

4.3 NATIONELL LAGSTIFTNING

I enlighet med havsrättskonventionen skall nationell lagstiftning tillämpas inom en stats territorialhav och i vissa fall även inom en stats ekonomiska zon. Nedan presenteras de svenska lagar som kan få betydelse för hantering av de vrak som innefattas i denna uppsats.

4.3.1 SJÖLAGEN

I Sveriges finns de huvudsakliga reglerna för sjöfarten i sjölagen¹⁷³. Sjölagens tionde kapitel är tillämpligt då ett fartyg orsakat en oljeskada som uppkommit inom Sveriges territorialhav och ekonomiska zon. Om det rör sig om ett så kallat konventionsbaserat ansvar (se vidare nedan) är kapitlet också tillämpligt i en annan stats territorialhav eller ekonomiska zon under

¹⁶⁶ Howlett L, s 341

¹⁶⁷ Se Vrakborttagningskonventionen art 3

¹⁶⁸ Howlett L, s 343 f

¹⁶⁹ Operator or owner, min översättning

¹⁷⁰ Michel J, Gilbert T, m fl, s 21

¹⁷¹ Hädanefter används förkortningen LLMC.

¹⁷² Art 1 och 2

¹⁷³ 1994:1009

förutsättning att denna stat har tillträtt 1992 års protokoll till ansvarighetskonvention.¹⁷⁴ Som framkommit ovan har denna lagstiftning ansetts vara tillämplig även i de fall utsläppet sker efter att fartyget förlist.¹⁷⁵

Med oljeskada menas i sjölagen *”dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder”*.¹⁷⁶

Genom sjölagen kapitel 10 har Sverige implementerat ansvarighetskonventionen vilken föranleder ett strikt ansvar för fartygsägaren vid en oljeskada.¹⁷⁷ En stor skillnad är dock att Sverige valt att tillämpa ett strikt ansvar för oljeutsläpp i en större utsträckning än vad konventionen gör, dock utan att samtliga konventionsbaserade regler blir tillämpliga.¹⁷⁸ Det är således nödvändigt att göra en uppdelning mellan ett konventionsbaserat ansvar och ett icke konventionsbaserat ansvar.

För båda dessa former av ansvar finns en force majeure regel där fartygsägaren i tre olika typer av situationer kan undslippa ersättningsansvar.¹⁷⁹ Detta gäller om fartygsägaren kan visa att skadan orsakats av en krigshandling eller liknande handling under en väpnad konflikt eller dylikt som inte kunnat undvikas och vars följderna inte kunnat förhindras eller om skadan i sin helhet orsakats av tredje man som haft för avsikt att orsaka skada. Fartygsägaren undslipper också ansvar i de fall skadan orsakats av fel eller försummelse av en myndighet när denna inte fullgjort sin skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra navigeringshjälpmedel.¹⁸⁰

I sjölagen är örlogsfartyg och andra fartyg som ägs eller brukas av en stat undantagna från tillämpningen av tionde kapitlet med ett antal undantagna paragrafer. Den största skillnaden är att stater inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Då vare sig 10 kapitlet 6 § eller reglerna om global ansvarsbegränsning i nionde kapitlet är tillämpliga.¹⁸¹

4.3.1.1 Konventionsbaserat ansvar

För att det skall vara tal om ett konventionsbaserat ansvar och då vara möjligt att tillämpa hela tionde kapitlet krävs att det är ett tankfartyg som orsakat skadan och att detta fartyg vid olyckstillfället eller på föregående resa har transporterat olja. I det senare fallet är ägaren endast skyldig om denne inte kan visa att det inte fanns oljerester kvar i tankern.¹⁸²

Anspråk på konventionsbaserad ersättning för en oljeskada får framställas gentemot fartygsägaren endast med stöd av sjölagens tionde kapitel.¹⁸³ Det innebär att om den

¹⁷⁴ Sjölagen 10 kapitlet 2 § och 19 § 2 st

¹⁷⁵ Se ovan under avsnitt 3.2.1

¹⁷⁶ 10 kapitlet 1-2 §§

¹⁷⁷ 10 kapitlet 3 §

¹⁷⁸ 10 kapitlet 19 § 2 st

¹⁷⁹ Falkanger T m fl, s 201

¹⁸⁰ Sjölagen 10 kapitlet 3 § 2 st

¹⁸¹ Sjölagen 10 kap 19 § 1 st

¹⁸² Sjölagen 10 kapitlet 2 §

¹⁸³ Sjölagen 10 kapitlet 4 §

skadelidande inte får full ersättning för sina skador enligt dessa regler så kan denne inte använda sig av annan lagstiftning för att få ytterligare ersättning.¹⁸⁴

För att ge effekt åt det strikta ansvaret som åligger fartygsägare ställs det krav på att de skall ha en godkänd försäkring eller en annan liknande säkerhet som täcker in ansvar för skada orsakad av oljeutsläpp om fartyget kan lasta mer än 2 000 ton olja i bulk. Detta krav gäller både svenska fartyg och utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller tilläggsplats.¹⁸⁵ Detta ansvar täcks in i en så kallad P&I försäkring¹⁸⁶ vilket är en typ av ansvarsförsäkring.¹⁸⁷

En effekt av att det rör sig av ett konventionsbaserat ersättningsansvar är att lagstiftaren har kanaliserat ansvaret mot fartygsägaren. Ytterligare en effekt av att lagstiftaren har kanaliserat ansvaret mot fartygsägaren är att denne inte har rätt att regressa mot ovanstående personer, med undantag för de som inkluderas i punkt 3 och 4.¹⁸⁸ Det finns dock några fall där en skadelidande kan vända sig till annan än fartygsägaren för att utkräva ansvar. Det är i de fall där någon av nedanstående förfarit med uppsåt eller grov vårdslöshet och haft insikt om att skadan sannolikt skulle komma att uppstå.

De som innefattas i detta ansvar är:

1. Anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för denne eller besättningsmedlemmar,
2. En lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
3. En redare som inte är ägaren, en befraktare eller annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,
4. En avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
5. Den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av myndighet,
6. Den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
7. Anställda hos eller ställföreträdare för personer nämnda ovan.¹⁸⁹

I de fall den skadelidande har rätt att vända sig till annan än fartygsägaren med ett ersättningsanspråk har också fartygsägaren rätt att regressa mot ovanstående personer för de utgifter denne haft med anledningen av utsläppet.¹⁹⁰

4.3.1.2 Icke konventionsbaserat ansvar

Ett icke konventionsbaserat ersättningsansvar kan uppstå om det är ett annat fartyg än ett tankerfartyg som orsakat en oljeskada inom svenskt territorialhav eller inom den ekonomiska zonen. Som framkommit ovan är det då endast en del av reglerna i tionde kapitlet sjölagen som tillämpas. De regler som skall tillämpas är definitionerna i 1 §, reglerna om förhållandet till annan lag i 3 § 2 och 4 styckena och fartygsägarens strikta ansvar i 3 §. Dessa fartyg är således inte skyldiga att inneha en sådan försäkring som täcker skador av detta slag. Ytterligare ett par skillnader framkommer nedan angående ansvarsbegränsnings möjligheter.

¹⁸⁴ Falkanger T m fl, s 202

¹⁸⁵ Sjlagen 10 kapitlet 12-13 §§

¹⁸⁶ Protection and Indemnity Insurance

¹⁸⁷ Johansson S O, s 55 f

¹⁸⁸ Sjlagen 10 kapitlet 4 § 3 st

¹⁸⁹ Sjlagen 10 kapitlet 4 § 2 st

¹⁹⁰ Sjlagen 10 kapitlet 4 § 3 st

4.3.1.3 Möjlighet att begränsa sitt ansvar

När det gäller möjligheten att begränsa sitt ansvar skiljer sig konventionsbaserat och icke konventionsbaserat ersättningsansvar åt. Om det rör sig om ett konventionsbaserat ersättningsansvar har fartygsägaren möjlighet att begränsa sitt ansvar enligt sjölagens 10 kapitel 5 § medan fartygsägaren annars har rätt att begränsa sitt ansvar enligt reglerna i nionde kapitlet.¹⁹¹ Den ansvarsbegränsning som finns i tionde kapitlet är högre än den i nionde kapitlet vilket är förenligt med att den som är ansvarig enligt det konventionsbaserade ansvaret i tionde kapitlet är skyldig att ha försäkring som täcker denna typ av skador.¹⁹²

I både fall av konventionsbaserat ansvar och icke konventionsbaserat ansvar finns en särskild preskriptionsregel. Denna säger att den skadelidandes rätt att kräva ersättning preskriberas tre år från det att skadan uppstod, dock senast sex år från det att olyckan som föranlett skadan skedde. I det fall det är en serie av händelser som orsakat skadan beräknas tiden från det att den första händelsen inträffade.¹⁹³

Som framkommit ovan har det inom doktrin hävdats att sjölagens regler om fartyg skall tillämpas analogt på vrak. Det innebär att det strikta fartygsägaransvaret gäller även för vrak som läcker olja men också att de begränsningsmöjligheter som sjölagen ger skall tillämpas. För vrak som ännu inte läcker olja finns ingen reglering i sjölagen. För vraken blir preskriptionsreglerna av betydligt större innebörd än för fartyg eftersom en läcka orsakad av korrosion troligen sker långt senare än sex år efter att fartyget förlist. Se vidare om detta under analysen nedan.

4.3.2 MILJÖBALKEN

I Sverige är miljöbalken¹⁹⁴ den huvudsakliga miljörettsliga lagstiftningen. Miljöbalkens målsättning är att främja en hållbar utveckling, vilket innebär att nuvarande och kommande generationer skall tillförsäkras en hälsosam och god miljö.¹⁹⁵ Målsättningen har inte ett egenvärde utan skall snarare tillämpas för att bidra till att klargöra andra kravregler i balken.¹⁹⁶ I miljöbalkens inledande kapitel finns inte dess tillämpningsområde i stort specificerat utan där anges endast vilka skyddsintressen balken har.¹⁹⁷ I miljöbalkens andra kapitel finns de grundläggande materiella miljökraven och där specificeras att dessa skall tillämpas på samtliga verksamheter och åtgärder.¹⁹⁸ Att bedriva sjöfart är en verksamhet men huruvida vraken kan ses som en åtgärd eller verksamhet är inte klarlagt. Se vidare om detta nedan.

4.3.2.1 Förvaringsfallet

Den som förvara farliga ämnen på en fastighet bedriver, enligt miljöbalken, miljöfarlig verksamhet.¹⁹⁹ Detta även om det rör sig om en högst passiv verksamhet eller åtgärd.²⁰⁰ I detta

¹⁹¹ Sjölagen 10 kapitlet 19 § 2 st

¹⁹² Jämför sjölagen 10 kapitlet 5 § med 9 kapitlet 5 §

¹⁹³ Sjölagen 19 kapitlet 1 § 9 p

¹⁹⁴ 1998:808

¹⁹⁵ Miljöbalken 1 kapitlet 1 §

¹⁹⁶ Michanek G, Zetterberg C, s 110 f

¹⁹⁷ Michanek G, Zetterberg C, s 114

¹⁹⁸ Miljöbalken 2 kapitlet 1 §

¹⁹⁹ Miljöbalken 9 kapitlet 1 § 2 p

²⁰⁰ Michanek G, s 250

avsnitt skall det utredas huruvida ett vrak som innehåller olja kan omfattas av reglerna om förvaringsfall, men först ges en kort presentation av reglerna.

För att förvaring skall ses som en miljöfarlig verksamhet skall det rör sig om: *"användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom annat utsläpp än som avses i 1 eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvatten"*.²⁰¹ Vid utövande av en miljöfarlig verksamhet har verksamhetsutövaren ett ansvar att förebygga att skada eller olägenhet på människors hälsa eller på miljön inte uppstår.²⁰² Detta ansvar begränsas dock genom att det inte får anses orimligt. I denna rimlighetsbedömning skall hänsyn tas till nyttan av en förebyggande åtgärd men också till de kostnader som den medför.²⁰³

I praxis har markägare likställts med verksamhetsutövaren i de fall den ursprungliga verksamhetsutövaren inte gått att finna.²⁰⁴ Fastighetsägaren har i dessa fall varit den som ålagts att vidta åtgärder för att, exempelvis, bortskaffa förvaringskärlen.²⁰⁵

Ett exempel på ett sådant synsätt finns i Regeringsrättens avgörande RÅ 1997 ref 12 där det rörde två makar som köpt en fastighet där det visade sig finnas en urinbrunn fylld med spillolja. Den tidigare fastighetsägaren förnekade all kännedom om oljan och de nya ägarna blev ålagda att forsla bort oljan. Makarna överklagade beslutet och efter att både länsstyrelsen och koncessionsnämnden gått emot makarna överklagades det slutligen till Regeringsrätten. Regeringsrätten konstaterade först och främst att det rörde sig om en miljöfarlig verksamhet då de ansåg att det fanns en risk för förorening. De ansåg vidare att det var skäligt att ålägga makarna ansvaret eftersom de ålagda åtgärderna var ekonomiskt rimliga och miljömässigt och tekniskt motiverat. Vidare konstaterade de att makarna haft vetskap om att fastigheten tidigare använts för en bilverkstad och att de då borde ha upptäckt spilloljan när de utförde den undersökningsplikt de haft vid köpet enligt jordabalken.

När detta fall avgjordes tillämpades fortfarande miljöskyddslagen 1 och 5 §§. I en liknande situation idag skulle istället miljöbalken 2 kapitlet 3 § och 9 kapitlet eller, om en faktisk förorening konstaterats, 10 kapitlet tillämpas.²⁰⁶ Reglerna i andra kapitlet miljöbalken är tillämpliga både inom Sveriges territorialhav och inom Sveriges ekonomiska zon.²⁰⁷

Det finns ett antal aspekter som kan göra det problematiskt att hantera vraken som en pågående miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalkens definition. Å andra sidan kan vraken likväl som tunnor eller andra förvaringskärl på land innebära en risk för skada eller olägenhet för miljön vilket talar för att de borde behandlas på samma sätt som övriga förvaringsfall.

För det första talas det i lagen om att miljöfarlig verksamhet är användande av *mark*. Vraken ligger förlista i havet och kan således inte ses som användande av mark enligt ordalydelsen. Enligt förarbeten till miljöbalken omfattas dock även verksamheter som utövas i vattenområden såsom oljeplattformar av begreppet och detta torde därmed inte vara ett hinder för att tillämpa

²⁰¹ Miljöbalken 9 kapitlet 1 § 2 p

²⁰² Miljöbalken 2 kapitlet 3 §

²⁰³ Miljöbalken 2 kapitlet 7 §

²⁰⁴ Jämför lagtext i miljöbalken 2 kapitlet 3 §

²⁰⁵ Michanek G, s 275

²⁰⁶ Michanek G, s 277

²⁰⁷ Lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon 2 §

reglerna på vraken. Det finns inte heller något krav på att det skall föreligga ett ägarförhållande eller annan rättslig besittningsgrund till den geografiska platsen för att verksamhetsutövaren skall kunna bli ansvarig.²⁰⁸ Därmed torde vraken uppfylla detta kriterium.

Den mest komplicerade frågan för att kunna bedöma huruvida vraken utgör ett förvaringsfall eller inte är dock att bedöma om de är fasta eller rörliga störningskällor. Detta är viktigt eftersom endast de första omfattas av reglerna om miljöfarlig verksamhet. Ett fartyg i drift är en rörlig störningskälla i form av ett transportmedel och kan därför inte ses som en miljöfarlig verksamhet i sig. Frågan är då om det är möjligt att se det som att en annan form av verksamhet tar vid, det vill säga en passiv förvaring av olja. Inom doktrin har det lyfts fram åsikter om att miljöbalken torde kunna tillämpas både på de vrak som läcker och på de som ännu inte läcker, och att det i det senare fallet rör sig om så ett så kallat förvaringsfall.²⁰⁹ Även Länsstyrelsen har resonerat kring att dessa regler torde vara tillämpliga i tidigare rapporter.²¹⁰ I motsatts till detta har dock myndigheter, i nyare utredningar, uttryckt att vraken skall ses som en rörlig störningskälla liksom vid det tidigare fartygets sjöfart och därmed inte som en miljöfarlig verksamhet.²¹¹ Frågan är dock om det är rimligt att betrakta det som en rörlig störningskälla när själva syftet med den rörliga verksamheten, det vill säga transporter, inte längre går att uppfylla. I själva verket är vraket som huvudregel helt begränsat i rörelse om det inte bärgas vilket torde tyda på att det kan ses som att en ny verksamhet tagit vid. Detta borde då ses som en fast störningskälla och i så fall kunna ses som en pågående förvaring av olja och omfattas av reglerna om miljöfarlig verksamhet i miljöbalken. Detta framstår som än tydligare i de fall det rör sig om äldre vrak som förlist för många år sedan.

Det kan dock konstateras att det inte är helt klarlagt huruvida vraken som ännu inte läcker olja täcks in av miljöbalkens regler om pågående miljöfarlig verksamhet eller inte men om de fartygsvrak som innehåller en skadlig mängd olja skulle kunna bedömas som ett fall av förvaring skulle det kunna vara en möjlig lösning för att tillsynsmyndigheten skall kunna förelägga om sanering. I första hand skulle då den som äger vraket kunna hållas ansvarig för att sanera vraket trots att det ännu inte börjat läcka. I de fall som det inte längre är möjligt att hitta ägaren är det då den eventuella fastighetsägare som är ansvariga för att vidta åtgärder. Det kan då röra sig och en privat fastighetsägare om det rör sig om enskilt vatten men det har också resonerats kring huruvida staten i egenskap av "fastighetsägare" kan anses ha ansvaret för att åtgärda förvaringskärlet på allmänt vatten, det vill säga vatten som tillhör staten. Det är dock oklart huruvida staten kan åläggas ett sådant ansvar.²¹²

Den miljöfarliga verksamhet som fartygsvraken innehållande olja i så fall skulle innebära är inte tillstånds- eller anmälningspliktig och det skulle således vara kommunen som är tillsynsmyndighet och som har rätt att meddela förelägganden och förbud.²¹³

²⁰⁸ Prop 1997/98:45, del 2 s 107

²⁰⁹ Lindström P, s 15

²¹⁰ Länsstyrelsen Västra Götalands län, Regionalt program 2007, s 22

²¹¹ Statskontoret 2008:6, Vrak och ägarlösa båtar, s 30 och 41 och Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 40. Grunden till Sjöfartsverkets slutsats bygger huvudsakligen på Statskontorets rapport.

²¹² Länsstyrelsen Västra Götalands län, Regionalt program 2007, s 22

²¹³ Miljöbalken 26 kapitlet 3 och 9 §§

Enligt lagen (1998:811) om införande av miljöbalken finns en tidsgräns för *reparativa* åtgärder, det vill säga i de fall en förorening uppstått. Begränsningen innebär att *reparativa* åtgärder endast kan åläggas i de fall den verksamhet som orsakat skadorna haft en faktisk drift som har pågått efter den 30 juni 1969, dessutom krävs det att verkningarna av den verksamheten fortfarande pågick vid miljöbalkens ikraftträdande.²¹⁴ Gällande reparativa åtgärder se vidare nedan angående föroreningsfallet. Denna begränsning är dock inte tillämplig i de fall en myndighet ålägger *preventiva* åtgärder enligt 2 kapitlet 3 § Miljöbalken, det vill säga om det exempelvis rör sig om åtgärder för att förhindra ett förestående hot om förorening.²¹⁵ Detta skulle innebära att även de äldre vraken som ännu inte läcker skulle kunna föreläggas att saneras om miljöbalkens regler om miljöfarlig verksamhet anses tillämpliga.

4.3.2.2 Föroreningsfallet

Miljöbalken innehåller också regler om ett efterbehandlingsansvar av förorenade områden som skulle kunna tillämpas i det fall att ett vrak har läckt ut olja. Enligt dessa regler är en föroreningsskada en miljöskada som genom förorening av bland annat ett vattenområde kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.²¹⁶ Ansvar för att avhjälpa föroreningsskadan innebär en skyldighet att utreda, efterbehandla och/eller att vidta liknande åtgärder och åligger den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet som bidragit till skadan.²¹⁷ Ett sekundärt ansvar åvilar, i vissa fall, den som har förvärvat en fastighet.²¹⁸

När omfattningen av ansvaret skall fastställas skall en skälighetsbedömning göras. I denna skälighetsbedömning skall det beaktas hur lång tid som har förflutit från det att föroreningen uppstod, det skall också beaktas vilken skyldighet verksamhetsutövaren haft att förebygga skada och övriga omständigheter som kan ha betydelse.²¹⁹

Gällande detta ansvar är inte de vanliga preskriptionsreglerna tillämpliga.²²⁰ Däremot finns det, enligt lagen (1998:811) om införande av miljöbalken, en begränsning som innebär att reglerna i 10 kapitlet 2 § endast skall tillämpas i de fall den miljöfarliga verksamhetens faktiska drift pågått efter den 30 juni 1969 om verkningarna efter den fortfarande pågår efter det att miljöbalkens ikraftträdande 1 januari 1999.²²¹ Detta gör att miljöbalken inte går att tillämpa på de många äldre vrak som härstammar från andra världskriget. På nyare vrak torde dock reglerna kunna tillämpas vilket då skulle innebära att vrakägaren har ett ersättningsansvar för att avhjälpa den skada som uppstått.

Vidare är bestämmelserna i tionde kapitlet miljöbalken subsidiära till sjölagens tionde kapitel (om dessa regler se ovan) varför de endast tillämpas om något av sjölagens krav inte är uppfyllt.²²² Detta innebär att miljöbalken endast kommer att tillämpas på vrak som läcker i undantagsfall.

²¹⁴ Lag om införande av miljöbalken 8 §

²¹⁵ Michanek G, Zetterberg C, s 283

²¹⁶ Miljöbalken 10 kapitlet 1 §

²¹⁷ Miljöbalken 10 kapitlet 1 och 2 §§

²¹⁸ Miljöbalken 10 kapitlet 3 §

²¹⁹ Miljöbalken 10 kapitlet 4 §

²²⁰ Miljöbalken 10 kapitlet 8 §

²²¹ 1 och 8 §§

²²² Miljöbalken 10 kapitlet 19 § 1 p

4.3.3 LAG OM ÅTGÄRDER MOT FÖRORENING FRÅN FARTYG

Ytterligare en svensk lagstiftning som kan aktualiseras gällande vraken är lag (1980:424) om åtgärder mot utsläpp från fartyg. Enligt denna lag är det förbjudet att släppa ut olja från ett fartyg inom Sveriges territorialhav och ekonomiska zon.²²³ Om ett oljeutsläpp sker eller om det skäligen kan befaras att ett sådant utsläpp kommer att ske har Transportstyrelsen rätt att meddela ett föreläggande eller förbud.²²⁴ I de fall Transportstyrelsen meddelar ett föreläggande eller förbud kan de också förena detta med ett vite.²²⁵ Om ett föreläggande eller förbud inte efterlevs har transportstyrelsen möjlighet att låta verkställa orden på bekostnad av ägaren eller redaren.²²⁶

Lagens främsta syfte är att begränsa eller förhindra utsläpp som härrör från fartygets drift. I vissa fall har dock Sjöfartsverket (läs Transportstyrelsen som nu har tagit över ansvaret från Sjöfartsverket) fattat beslut om att en åtgärd skall vidtas mot ett redan förlist och sjunket fartyg, som läcker olja, med stöd av lagen. I en del av dessa fall har åtgärderna vidtagits på fartygsägarens bekostnad.²²⁷ Även i doktrin anses det sakna betydelse att oljeutsläppet sker efter det att fartyget förlist, ansvaret borde vara det samma som om oljeutsläppet eller risken för ett oljeutsläpp skett innan fartyget förlist. Å andra sidan är uppfattningen inom doktrin att vrak som ännu inte läcker olja inte omfattas av denna lagstiftning.²²⁸

4.3.4 ANSVARIGA MYNDIGHETER

Vad händer då i de fall där ingen av ovanstående lagar kan tillämpas? Eller i de fall en ansvarig vrakägare/fartygsägare inte kan hittas? I Sverige har det länge varit tydligt att det finns en lucka i regleringen gällande vem som skall anses vara ansvarig för de fartygsvrak som ännu inte läckt olja men även i de fall där ägaren inte kunnat hittas.

Sjöfartsverket har i sin rapport gjort en utredning där de bland annat undersökt vilket ansvar svenska kommuner och myndigheter har. Utifrån dessa har de sedan utrett hur ansvarsfördelningen för faktiska eller potentiella oljeutsläpp från ett fartygsvrak ser ut inom Sveriges jurisdiktion. I denna granskaning har Sjöfartsverket kommit fram till att det primära ansvaret för föroreningar eller utsläpp från ett fartygsvrak åligger fartygsägaren/vrakägaren. I Sverige finns ett antal myndigheter som har ansvarsområden som är kopplade till oljeutsläpp från fartyg. Nedan följer en kort presentation av dessa.²²⁹

Som framkommit ovan har Transportstyrelsen rätt att meddela föreläggande och förbud enligt lag om åtgärder mot utsläpp från fartyg.

Kustbevakningen har tilldelats ansvaret för räddningstjänsten till havs i de fall olja faktiskt har läckt ut eller om det finns en överhängande fara för det.²³⁰ Begreppet överhängande fara skall tolkas restriktivt vilket innebär att det skall röra sig om en fara som beräknas inträffa inom ett

²²³ 2 kapitlet 2 §

²²⁴ 7 kapitlet 5 §

²²⁵ 7 kapitlet 8 §

²²⁶ 7 kapitlet 9 §

²²⁷ Statskontoret 2008:6, s 31

²²⁸ Lindström P, s 15

²²⁹ För en längre utveckling hänvisas till Sjöfartsverkets rapport *"Miljörisker från fartygsvrak"* Regeringsuppdrag 2009/4683/TR

²³⁰ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor 4 kapitlet 5 § och Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor 4 kapitlet 12 §

antal timmar och de har alltså inte någon skyldighet att sanera vrak som potentiellt kan börja läcka trots att det kan konstateras att de någon gång kommer att läcka.²³¹ I de fall det föreligger en överhängande fara för ett utsläpp är Kustbevakningen skyldiga att vidta åtgärder såsom att förbereda och lägga ut länsor kring ett havererat fartyg eller liknande förberedande arbete.²³²

Med start den 1 juli 2011 är en ny myndighet verksam i Sverige, Havs- och vattenmyndigheten. Den nya myndigheten skall ta över de verksamheter som rör havs- och vattenmiljön som idag handhas av Naturvårdsverket och Fiskeriverket.²³³ Den nya myndigheten kommer bland annat att ha ansvaret för att planera hur Sveriges territorialhav och ekonomiska zon skall utnyttjas på bästa sätt.²³⁴

I Sverige finns fem stycken oljeskyddsförråd som kan nyttjas om ett oljeutsläpp sker. Över dessa är Myndigheten för samhällsberedskap ansvarig. De skall också bistå kommunerna i deras arbete med beredskapsplaner för kriser av olika slag. Kommunerna å sin sida har det övergripande ansvaret för räddningstjänsten inom kommunen.²³⁵ Generellt gäller att gränsen mellan kommunens ansvar och Kustbevakningens, vid ett oljeutsläpp, går vid strandlinjen.²³⁶

Trots att dessa myndigheter och kommuner har ett ansvar vid ett faktiskt oljeutsläpp har ingen av dem något uttalat ansvar för att sanera fartygsvrak som ännu inte orsakat något utsläpp men som riskera att göra det.²³⁷ Sjöfartsverket kommer slutligen fram till att det torde vara staten som för närvarande har ansvaret för att finansiera sanering av fartygsvrak som ännu inte har börjat läcka olja. De ger vidare en rekommendation om att ansvaret för denna typ av åtgärder bör tilldelas en viss myndighet och inte splittras på flera. De anser vidare att Lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg är passande att utveckla för att den skall kunna omfatta reglering kring dessa miljöhot i dvala.²³⁸

4.4 REGIONALA ÖVERENSKOMMELSER

Förutom att det finns internationella avtal som kan tillämpas över hela världen så finns det ett antal regionala överenskommelser som kan aktualiseras vid ett oljeutsläpp inom ett särskilt område. I denna uppsats kommer, som sagt var, endast de relevanta bilaterala avtal som Sverige är part till att kort beröras.

Köpenhamnsavtalet: Köpenhamnsavtalet²³⁹ är ett avtal där Sverige och de andra nordiska länderna förpliktat sig att samverka för att skydda den marina miljön mot föroreningar från olja eller andra skadliga ämnen.²⁴⁰ Avtalet reglerar staternas möjligheter att söka hjälp hos någon av de andra parterna efter det att ett utsläpp har skett.²⁴¹ Insatserna betalas av den hjälpsökande parten.²⁴² Trots att avtalet syftar till samarbete efter det att ett utsläpp skett har vrakfrågan

²³¹ Statskontoret 2008:6, s 30

²³² Kommentar till 4 kapitlet 5 § Karnov, författad av Maria Diamant

²³³ Proposition 2010/11:86, s 30

²³⁴ SOU 2010:91, s 23

²³⁵ Lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kapitlet 7 §

²³⁶ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 37 f

²³⁷ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 36 ff

²³⁸ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 40

²³⁹ SÖ 1997:16

²⁴⁰ Art 1

²⁴¹ Art 2 och 8

²⁴² Art 10

behandlats inom detta samarbete.²⁴³ Det verkar dock mest vara tal om att de olika staterna delar erfarenhet snarare än att en lösning diskuteras.²⁴⁴

Helsingforskonventionen: Helcom²⁴⁵ är ett internationellt samarbete vilket resulterat i Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area²⁴⁶. Samarbetet har till syfte att ge skydd åt Östersjön.²⁴⁷ Till exempel ställer Helsingforskonventionen krav på att bästa miljöpraxis samt att bästa möjliga teknik används i arbetet mot föroreningar inom konventionsområdet, både vid preventivt och vid reparativt arbete. Dessutom stadgar konventionen att den så kallade förorenaren-betalar-principen skall tillämpas.²⁴⁸

Inom Helcom finns två kommittéer som är relevanta i sammanhanget; Helcom Response och Helcom Maritime. Helcom Response arbetar främst med reparativt arbete.²⁴⁹ De är bland annat ansvariga för insatser när en förorening har skett. De skall ansvara för att det finns rätt utrustning och beredskapsplaner att använda när en sådan insats behöver vidtas, de skall vidare analysera utvecklingen av sjötransporter inom konventionsområdet för att kunna se hur detta kan komma att påverka samarbetet inom bekämpning av föroreningar och de skall samordna den luftburna övervakningen som sker inom konventionsområdet. Det är kustbevakningen som representerar Sverige i denna kommitté.

Helcom Maritimes arbete syftar till att förebygga föroreningar av den marina miljön. De skall därmed bland annat se till att antagna regler tas i bruk på ett effektivt och harmoniserat sätt. Från Sveriges sida är det Sjöfartsverket som är aktiva inom denna kommitté.²⁵⁰

Både Helcom och Sverige som enskild stat är dessutom med i ett EU-lett projekt, BRISK. Detta projekt går ut på att göra en riskanalys för bland annat oljeutsläpp i Östersjön.²⁵¹

Helcom och därigenom Helsingforskonventionen syftar alltså till stor del att förebygga föroreningar orsakade av olja men det finns inga specifika regler i konventionen gällande oljeutsläpp från vrak och det har inte heller varit ett uppmärksammat ämne inom Helcom.²⁵²

OSPAR: Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic²⁵³ är en regional konvention med syfte att skydda Nordost atlanten. I enlighet med OSPAR har medlemsstaterna en skyldighet att vidta alla nödvändiga steg för att förebygga och eliminera föroreningar som påverkar den marina miljön negativt. I detta arbete skall medlemsstaterna

²⁴³ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 26

²⁴⁴ Jämför mötesrapporter från årliga möten i plenum. Exempelvis Plenumsmöte 21 och 22 oktober 2009, s 3 och Plenumsmöte 27 och 28 oktober 2010, s 3

²⁴⁵ Helsingforskommissionen

²⁴⁶ I fortsättningen används förkortningen Helsingforskonventionen.

²⁴⁷ Helsingforskonventionen, Art 4

²⁴⁸ Art 13

²⁴⁹ Totalt finns det fem arbetsgrupper. Förutom dessa två är det: Helcom Monas (övervakning och utvärdering), Helcom Land och Helcom Habitat

²⁵⁰ <http://www.kustbevakningen.se/sv/granslos-samverkan/internationellt/helcom/>, 2011-04-15

²⁵¹ <http://www.kustbevakningen.se/sv/granslos-samverkan/internationellt/helcom/brisk/>, 2011-04-15

²⁵² Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 26

²⁵³ Hädanefter används förkortningen OSPAR.

tillämpa försiktighetsprincipen och förorenaren-betalar-principen. De skall också använda sig av bästa möjliga teknik och bästa miljöpraxis.²⁵⁴

Liksom i HELCOM syftar OSPAR till att förebygga skador på den marina miljön men i konventionen finns det inte direkt tillämpliga regler för vrak som läcker olja. Däremot har Sveriges regering uttalat sig om att Sverige borde prioritera arbetet inte OSPAR genom att exempelvis driva projekt inom relevanta områden.²⁵⁵

Bonnavalet: Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North sea by oil and other harmful substances²⁵⁶ är också tillämpligt inom Nordost Atlanten och är således nära knutet till OSPAR konventionen. Inom Bonnavalet har rutiner och samordning för flygövervakning och bevissäkring mot fartyg som bryter mot gällande utsläppsförbud.²⁵⁷ För att genomföra Bonnavalets målsättning har medlemsstaterna delat upp Nordost Atlanten i olika zoner där de olika medlemsstaterna har ansvar för att övervaka eventuella oljeutsläpp och att vidarebefordra information om detta till övriga medlemsstater.²⁵⁸ Enligt artikel 1 är avtalet tillämpligt när olja eller andra farliga ämnen förorenar eller hotar att förorena inom konventionsområdet och därmed utgör en risk för skada på kust eller därmed sammanhängande intressen i en eller fler medlemsstater. Det finns i avtalet ingen direkt skyldighet för en medlemsstat som är övervakningsansvarig för viss zon att sanera oljeutsläpp som uppkommer där men de har rätt att göra det om de så önskar.²⁵⁹ I de fall en medlemsstat väljer att vidta åtgärder mot ett oljeutsläpp har de, enligt avtalet, rätt att få assistans av en annan medlemsstat om de är i behov av det.²⁶⁰

Om en stat har vidtagit åtgärder efter det att ett utsläpp har skett har denna stat rätt att kräva ersättning i enlighet med statens lagar det vill säga i Sverige skulle det i första hand bli enligt sjölagen och då vara fartygsägaren som har det huvudsakliga ansvaret för att bekosta åtgärderna.²⁶¹ Det innebär att ansvarsfrågan för vrak som antingen läcker eller som innehåller olja skall bedömas på samma sätt som under nationell lagstiftning ovan.

²⁵⁴ OSPAR, Art 2

²⁵⁵ Skr 2009/10:213, s 24

²⁵⁶ I fortsättningen används istället Bonnavalet.

²⁵⁷ <http://www.kustbevakningen.se/sv/granslos-samverkan/internationellt/bonnavalet/>, 2011-04-15

²⁵⁸ Art 6 och Sands P, s 453

²⁵⁹ Sands P, s 453

²⁶⁰ Art 7

²⁶¹ Bonnavalet art 10

5 ANALYS

Efter min utredning ovan där jag undersökt både nationell lagstiftning och internationella konventioner tycker jag mig se att det finns stora luckor där problemet med läckande eller framtida läckande fartygsvrak fortfarande inte är löst.

5.1 NATIONELL LAGSTIFTNING

Det har inom det internationella samfundet länge stått klart att stater har rätt, med vissa undantag, att besluta om vilken reglering de så önskar inom territorialhavet. Denna rättighet är fastslagen i havsrättskonventionen. Inom den ekonomiska zonen är kuststaters jurisdiktion mycket mer begränsad och de har endast rätt att tillämpa lagar inom detta område som är i linje med gällande internationell reglering. Frågan är om Sverige har utnyttjat sin jurisdiktionsrätt till fullo för att kunna lösa de problem som vrak innehållande olja kan medföra.

5.1.1 LÄCKANDE FARTYG

Det är tydligt att de nationella lagar som idag finns för marint miljöskydd inte ursprungligen är tänkta att tillämpas med syfte att täcka in de risker som ett oljeläckande fartygsvrak innebär. Den lagstiftning som trots allt "kan" tillämpas känns snarare som en mer eller mindre krystad analogi till vad som är det egentliga syftet med lagstiftningen. Det har exempelvis i doktrin hävdats att sjölagens strikta ansvarsregler och reglerna i lag om åtgärder mot förorening från fartyg kan tillämpas på vraket under förutsättning att det har börjat läcka. Jag anser att båda dessa analogier är bra lösningar på ett problem som saknar annan lösning. Dock anser jag att situationen i de olika fallen, det vill säga om det är ett fartyg som flyter eller om det är ett vrak som ligger på havets botten är väldigt olika situationer och att lagstiftningen i vissa fall kan bli svårtillämpad. Det kan behövas göra olika avväganden i de olika situationerna. Exempelvis blir det komplicerat att bedöma när ett utsläpp skäligen kan befaras komma att ske i enlighet med lag om åtgärder mot förorening från fartyg och således otydligt när Transportstyrelse har rätt att meddela ett föreläggande.²⁶² Ytterligare en aspekt som kan bli problematisk är att avgöra hur lång tid försäkringsskyldigheten i sjölagen kvarstår.²⁶³

Om vi utgår ifrån att sjölagen är tillämplig så är lagen ändå inte ultimat att tillämpa då det finns en preskriptionsgräns om 6 år från det att olyckan skett. Detta innebär att ansvaret för de vrak som förlist under andra världskriget, och förmodligen många fler, är preskriberat för länge sedan och ansvar kan därför inte utkrävas genom sjölagen. Med tanke på den beräknade korrosionstiden skulle det som regel krävas att fartyget skadas i samband med olyckan för att reglerna skulle kunna vara tillämpliga. Preskriptionsregler har en grund i förutsebarhet, det skall gå att förutse för vilka skador eller dylikt en person eller ett företag kan bli ansvarigt. Tyvärr får det dock en mycket negativ effekt när det saknas en effektiv reglering för att ta hand om vraken innan de börjar läcka. En fungerande lagstiftning skulle dessutom kunna ge fartygsägare ett incitament till att vidta förebyggande åtgärder i ett tidigt skede.

Även miljöbalkens efterbehandlingsansvar torde kunna tillämpas i de fall då ett vrak har börjat läcka.²⁶⁴ I miljöbalken finns det dock en regel som innebär att om sjölagens regler om oljeutsläpp kan tillämpas så är det dessa regler som skall tillämpas och det är då inte heller tillåtet att

²⁶² Se ovan under 4.3.3 och i lag om åtgärder mot förorening från fartyg 7 kapitlet 5 §

²⁶³ Sjölagen 10 kapitlet 12 §

²⁶⁴ Se ovan under 4.3.2.2 och i miljöbalken kapitel 10

genom annan lagstiftning försöka att få kompensation för sådant som inte omfattats av sjölagens regler.²⁶⁵ Dessutom finns det i sjölagen en regel som utesluter att miljöbalken används som komplement för att öka ersättningen eller för att kräva ersättning när kravet preskriberats enligt sjölagen.²⁶⁶ Detta innebär att miljöbalkens efterbehandlingsansvar endast kan tillämpas i undantagsfall.

5.1.2 VRAK SOM ÄNNU INTE LÄCKER

För vrak som inte börjat läcka har det, vad jag kunnat få fram, inte gjorts tillräckligt stora ansträngningar till att hitta en lösning tidigare. Detta trots att problemet uppmärksammades första gången på 70-talet. De senaste åren har regeringen startat en utredning och däribland finns Sjöfartsverkets rapport. Snart är det dock inte längre möjligt att stoppa huvudet i sanden då en stor del av de vrak som finns inom Sveriges territorialhav och ekonomiska zon är äldre vrak som inom kort kommer att börja läcka på grund av korrosion.

När det kommer till de fartyg som ännu inte börjat att läcka ger vare sig lag om åtgärder mot förorening från fartyg eller sjölagen det allmänna någon rättighet att kräva att fartygsägare vidtar åtgärder för att sanera eller bärga vrak. Ett effektivt sätt att komma åt dessa framtida föroreningar skulle kunna vara att tillämpa miljöbalkens regler om så kallade förvaringsfall vilket lyfts fram inom doktrin. Sjöfartsverket har dock valt att göra ställningstagandet att det inte är möjligt att tillämpa dessa regler för att kunna vidta åtgärder mot de vrak som ännu inte läcker. Om dessa regler skulle kunna tillämpas kan jag tycka att det till viss del blir en krystad analogi till förvaringsfallet i miljöbalken eftersom förvaring av oljan inte är det ursprungliga syftet med fartyget men å andra sidan är det vad som faktiskt sker och således anser jag att reglerna torde kunna tillämpas.

Huruvida dessa regler kan tillämpas är alltså ännu oklart men det vore önskvärt att frågan utreddes vidare av regeringen för att på så sätt klargöra om reglerna kan tillämpas. Det borde inte spela någon roll vad förvaringen sker i för kärl och således skulle det inte vara någon skillnad mellan en tunna fylld med olja som ligger på land och ett vrak fyllt med olja som ligger på havets botten när det rör sig om likvärdiga företeelser. Se mer om detta nedan. Om det hade varit möjligt att tillämpa miljöbalkens regler om förvaringsfallet på vraken skulle dessutom den lagändring som Sjöfartsverket föreslagit vara överflödigt vilket återigen pekar på att ytterligare utredning är önskvärt.

5.1.3 ÄGARLÖSA VRAK

Vare sig i miljöbalken eller i sjölagen finns det någon reglering som ger klarhet i hur ansvaret skall fördelas i de fall där någon, till vraket knuten, ansvarig inte finns att tillgå. Sådan reglering finns inte heller i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Visserligen har länsstyrelsen väckt tanken att det kan åligga staten såsom "markägare" att företa preventiva åtgärder i de så kallade förvaringsfallen men det är inte på något vis klarlagt att de kan åläggas ett sådant ansvar och mig veterligt har sådana preventiva åtgärder inte vidtagits. Det är dessutom högst oklart om dessa regler kan tillämpas på vraken.

I Sverige finns inte ens en nödlösning för dessa vrak. Det vill säga en ansvarig myndighet som kan vidta nödvändiga åtgärder när ingen annan utväg finns. Förhoppningsvis leder

²⁶⁵ Se ovan under avsnitt 4.3.2.2 och i miljöbalken 10 kapitlet 19 § 1 p

²⁶⁶ Se ovan under avsnitt 4.3.1.1 och i sjölagen 10 kapitlet 4 §

Sjöfartsverkets rapport till att en ansvarig myndighet utses och att dessa sedan kan göra en kompletterande utredning för att besluta vilka åtgärder som skall vidtas. Se vidare nedan för en jämförelse med regelverket för sanering på land.

5.2 INTERNATIONELL REGLERING OCH REGIONALA AVTAL

För att en internationell konvention skall ha effekt krävs det att ett stort antal stater ratificerar den. Det största problemet när det gäller internationell reglering verkar vara att det är många stater med olika utgångspunkter, både politiskt och kulturellt, som skall komma överens om något som så många som möjligt skall kunna godta men som kräver viss nivå av, i detta fall, miljöskydd. Jag tror att en viss grundläggande nivå av miljöskydd är något som alla stater kan vara överens om skall upprätthållas men det skiljer sig troligen åt var denna gräns går och hur detta miljöskydd skall bevaras.

Tyvärr verkar också IMO vara en organisation där det dels är svårt att anta reglering och dels tar väldigt lång tid för att konventioner skall träda i kraft. Som presenterades ovan har EU genom att anta egen reglering utövat påtryckningar på IMO som lett till ändringar av deras reglering. Kanske är det kulturlikheter som gör att det verkar vara lättare att anta reglering inom EU än inom IMO eller kanske är det för att vi geografiskt är närmare varandra och därmed riskerar att utsättas för varandras föroreningar i större utsträckning. I vilket fall är det positivt att det finns metoder att sätta press på internationella organisationer som IMO utifrån ett större perspektiv än en enskild stat.

Ytterligare en aspekt som är väldigt specifik för den internationella rätten i stort är att det saknas möjligheter till att straffsanktionera en stat som väljer att inte ratificera eller följa en konvention. Den metod som finns att tillgå är att använda sig av diplomatiska påtryckningsmedel vilket i och för sig anses vara ett ganska starkt redskap men det är upp till varje stat att väga för- och nackdelar mot varandra för att sedan ta ett beslut. Personligen kan jag se att detta skulle kunna bli ett problem om det är höga summor som står på spel, i alla fall när de gäller vissa stater.

5.2.1 EKONOMISKA ZONEN

5.2.1.1 Läckande vrak

Gällande ett oljeutsläpp som skett finns omfattande reglering där ett stort antal stater har tagit sitt ansvar och ratificerat konventioner såsom ansvarighetskonventionen och bunkerkonventionen. Både dessa konventioner är uppbyggda på samma sätt och ålägger fartygsägare ett strikt ansvariga för oljeskador som deras fartyg orsakar inom konventionsområdet.²⁶⁷ Det som omfattas av konventionsområdet är medlemsstaternas territorialhav och ekonomiska zoner.²⁶⁸ Inom detta område är också interventionskonventionen tillämplig, se mer om denna nedan under 5.2.2.

Dessa konventioner som huvudsakligen rör fartyg torde liksom nationell reglering tillämpas trots att utsläppet sker efter att fartyget förlist. Dessa konventioner ålägger dock fartygsägaren ett ansvar och inte staten självt. När det har gällt exempelvis flaggstaters ansvar, vilket torde vara ett naturligt ställe att placera ansvaret på, har staterna tigit och undvikit att åta sig ansvaret. Detta hade kunnat ge de incitament till flaggstaters att arbeta för lagstiftning om

²⁶⁷ Ansvarighetskonventionen, Art III, bunkerkonventionen, Art 3

²⁶⁸ Ansvarighetskonventionen, Art II och bunkerkonventionen, Art 2

saneringsåtgärder även utanför deras territorialhav och ekonomiska zon som många idag anser saknas.

5.2.1.2 Vrak som ännu inte läcker

Vilka rättigheter och skyldigheter stater haft att vidta åtgärder mot vrak som kan innebära en framtida risk för förorening inom deras ekonomiska zon har länge varit oklart men om och när vrakborttagningskonventionen träder i kraft ger den stater större möjligheter att på fartygsägarens bekostnad vidta åtgärder för att skydda sin kustlinje och därmed sammanhängande intressen. Vrakborttagningskonventionen är det enda konkreta steget som tagits mellan stater för att försöka hitta en lösning till problemet med fartygsvrak som ännu inte orsakat något oljeutsläpp men, som framkommit ovan, har en del kritik riktats mot konventionen. Kommer vrakborttagningskonventionen endast att bli en papperstiger eller kommer den att bli ett effektivt medel för att skydda den marina miljön?

Vrakborttagningskonventionens nästa utmaning är att tillräckligt många stater skall ratificera den för att konventionen skall träda i kraft. Som begränsning för att vrakborttagningskonventionen skall träda i kraft har ett minimum om tio ratificerande stater satts upp. Det är svårt att förutse exakt vilken effekt konventionen kommer att få om och i så fall när den träder i kraft men den kommer i alla fall att ge stater större möjligheter än vad de har idag. En risk är att tillräckligt många stater ratificerar den för att konventionen skall träda ikraft men att det inte är tillräckligt många, eller att dessa inte har tillräckligt stor del av världstonnaget, för att konventionen skall få någon egentlig effekt. Vad detta skulle få för effekt är omöjligt att förutse men med tanke på hur komplicerat och hur lång tid det tog att anta vrakborttagningskonventionen är det helt klart oroväckande.

En annan möjlig begränsning som eventuellt hade fått ett bättre resultat är att det istället för *visst antal* ratificerande stater ställdes krav på en att de ratificerande staterna skulle ha *viss procent av världstonnaget* för att vrakborttagningskonventionen skulle träda i kraft alternativt en kombination av dessa två vilket ofta tillämpas.²⁶⁹ En sådan begränsning skulle kunna innebära att det var lättare att förutse vilken effekt konventionen har i de fall endast absolut lägsta krav faktiskt är de som ratificerar. Ingen vill ju lägga vare sig tid eller pengar på något som ändå inte blir praktiskt att använda sig av. Sverige har varit med och arbetat för en vrakborttagningskonvention, och denna har nu varit öppen för signatur i nästan tre och ett halvt år, men i dagsläget har Sverige inte ratificerat eller ens fattat ett beslut om att vi skall, eller inte skall, ratificera den. Vad som ligger bakom detta ställningstagande är för mig oklart men det skall bli intressant att se hur lång tid det tar innan ett sådant beslut fattas och vad utgången av detta blir. Många gånger upplever jag Sverige som en föregångare inom miljöskydd men denna gång verkar regeringen ha tagit ett steg tillbaka.

En stor del av den kritik som riktats mot konventionen är att den inte täcker in de vrak som förlist innan konventionen träder ikraft. Se vidare om detta resonemang nedan under 5.3. Ytterligare en aspekt som kritiserats är att det är öppet för medlemsstater till vrakborttagningskonventionen att själva besluta huruvida staten skall tillämpa konventionens regler även inom dess territorialhav. Kritiken har bestått i att detta kan leda till osäkerhet och till ett icke effektivt tillvägagångssätt. Jag har även funderat över om detta inte kan leda till att

²⁶⁹ Se exempelvis Internationella konventionen om kontroll och hantering av barlastvatten och sediment, barlastvattenkonventionen, art 18

det kan bli svårt för de försäkringsbolag som skall tillhandahålla de obligatoriska försäkringarna att fastställa vilka villkor som skall gälla och dessutom försvåra premiesättningen. Det som underlättar är givetvis den ansvarsbegränsning som generellt gäller inom sjöfarten men vilken betydelse kommer det att få huruvida ett fartyg skall trafikera leder över territorialhav till en stat som inte beslutat att innefatta detta område i sitt konventionsansvar eller inte? I till exempel Sverige är det idag högst oklart om fartygsägare kan bli ansvariga för att sanera ett vrak som ännu inte läcker medan det i en annan stat, så snart vrakborttagningskonventionen och därmed försäkringsplikten träder i kraft, kan finnas ett långtgående ansvar. I allmänhet kan det dock konstateras att obligatorisk försäkring är ett välanvänt sätt att sprida risken över en större grupp som generellt brukar fungera väl. En försäkring som visserligen inte är obligatorisk men där en jämförelse skulle kunna göras är med den försäkring som går att teckna för att täcka ett eventuellt ersättningsansvar för så kallad allvarlig miljöskada. Även gällande denna försäkring så har just premiesättningen vållat problem. Tyvärr har jag inte haft möjlighet att utveckla försäkringsrättsdelen i denna uppsats men det är ett intressant ämne som jag anser behöver utvecklas vidare och ändå förtjänar att nämnas.

Ett annat olöst problem i vrakborttagningskonventionen är de fall då det faktiskt inte går att kräva fartygsägaren på kostnader för sanering och/eller bärgningskostnader eller i de fall då fartygsägaren inte kan hållas ansvarig exempelvis på grund någon av de force majeure situationer som är undantagna från konventionens tillämplighet. I dessa fall har flaggstaterna slagit bakut för att undslippa sitt ansvar. I slutändan kommer någon att bli tvungen att betala, frågan är bara om problemet skall gå att lösa innan ett utsläpp sker, vilket innebär en lägre kostnad, eller ej.

5.2.2 DET FRIA HAVET

På det fria havet finns ingen reglering som täcker vrak som inte läcker olja. Gällande vrak som läcker olja skulle interventionskonventionen kunna tillämpas. På grund av att denna upprättades i ett klimat där stater var motvilliga att reglera det fria havet är dess tillämplighet väldigt begränsad. Konventionen ger inte heller stater någon rätt att kräva fartygsägaren eller annan ansvarig på ersättning för de kostnader som är förenade med saneringen vilket kan medföra att staters vilja till att vidta åtgärder är än mer begränsad.

I mitt arbete för att kunna åstadkomma denna uppsats har jag inte heller hittat någon diskussion huruvida ett oljeutsläpp till det fria havet faktiskt skulle innebära ett hot eller inte. Kanske tar de naturliga processerna hand om oljan innan den hinner göra någon skada eller, i värsta fall, kanske har problemet inte varit tillräckligt viktig för staterna att lägga energi på eftersom det inte kommer att drabba dem utan vår allas marina miljö – *out of sight, out of mind*. Det finns dock vissa områden som är extra känsliga för påverkan som torde påverkas negativt av ett eventuellt oljeutsläpp. Ett exempel på ett sådant område är Antarktis.²⁷⁰ Med tanke på vilken kritik planerna på att borra efter olja i Antarktis har fått inom media så borde vrakfrågan utredas vidare där trots att det är stort fria vattenytor.²⁷¹

En tänkbar och naturlig lösning skulle kunna vara att flaggstaten väljer att reglera om ett ansvar på det fria havet. Många är kritiska till att det inte finns något incitament för flaggstater att ställa

²⁷⁰ <http://www.sweden.gov.se/sb/d/1977/a/168221>, 2011-05-25

²⁷¹ För exempel på kritik se <http://www.newsmill.se/print/23762>, 2011-05-25 och <http://www.aftonbladet.se/debatt/debattamnen/miljo/article12437992.ab>, 2011-05-25

krav på fartyg som seglar under dess flagg på internationellt vatten. Ytterligare en aspekt till detta är vilken effekt en sådan reglering skulle ha på "*flag of convenience*" problematiken vilket anses vara en viktig fråga inom sjörätten. Det har tyvärr inte funnits möjlighet att titta på detta inom denna uppsats omfattning.

5.3 GAMLA VRAK

Överlag skulle jag säga att vrakborttagningskonventionen är ett positivt tillskott till de existerande konventionerna gällande oljeutsläpp då den visar på en vilja till att prioritera proaktivt marint miljöskydd. Detta främst utifrån att konventionen ger en möjlighet att agera innan någon skada orsakats på den marina miljön och kan komma att ge stater en stor möjlighet att vidta åtgärder i framtiden. Dock löser inte konventionen de fartygsvrak som redan förlist. Som jag sa redan i introduktionen är 75 % av de fartygsvrak som finns i världens hav från andra världskriget. Visserligen är det möjligt att hitta en ansvarig, även om det troligaste är att inte ens det är möjligt, men för dessa är ansvaret redan preskriberat. Gällande dessa gamla vrak finns därför ingen som är uttalat ansvarig för att vidta åtgärder såsom sanering eller bärgning.

Att få till stånd en lösning på problemet verkar vara svårt, vilket bland annat framkommer av de diskussioner som förts inför vrakborttagningskonventionens antagande. Samtidigt kan de gamla vraken anses vara ett än mer akut problem att lösa på grund av att korrosion gör att många av dessa vrak snart kommer att börja läcka. Vad händer om 5-10 år när en eventuell "*peak leak*" uppstår och det inte är utrett hur ansvaret skall fördelas vare sig mellan stater eller mellan myndigheter inom staterna?

Gällande de många fartygsvrak som förlist under andra världskriget finns det dessutom andra motsättningar. I första hand är det troligt att det i dessa vrak finns kvarlevor från människor vilket kan skapa diskussioner om griftefrid eller motsvarande brott i andra länder. Dessutom är det inte möjligt att tillämpa de vanliga reglerna på fartygsvrak som förlist i krigstillstånd eftersom detta är en så kallad force majeure situation som inte inkluderas i dessa reglerings omfattning. Frågan är vem som skall anses ansvarig; den stat som äger fartyget, den som orsakat förlisningen, den stat vars ekonomiska zon eller territorialhav vraket ligger på eller den stat som startade kriget? Min personliga övertygelse är också att det är mer komplicerat att komma överens om ansvarsfördelning i dessa situationer eftersom skuldfrågan och den mängd vrak från dessa situationer kan variera stort. Exempelvis har ett land som har många fartygsvrak som seglat under dess flagg svårt att acceptera en reglering som säger att flaggstaten skall ansvara. När jag har studerat det som finns skrivet om detta problem har många ansett att det effektivaste tillvägagångssättet är att tillämpa nationell lagstiftning men jag anser att till stor del krävs det internationell reglering just på grund av den känslighet som omgärdar vraken.

5.4 ANDRA TYPER AV LAST SOM KAN INNEBÄRA EN RISK FÖR DEN MARINA MILJÖN

Som jag skev i avgränsningen till uppsatsen har jag endast berört vrak innehållande olja i denna uppsats och den främsta anledningen till detta är att det finns mest information om dessa fartyg eftersom detta varit väldigt uppmärksammat efter de större olyckor som skett de senaste åren. Som Sjöfartsverket lyfter fram i sin rapport, utifrån svenskt territorium, finns det dock fartygsvrak med andra ämnen som även de behöver utredas och eventuellt saneras. Exempelvis har de konstaterat att det finns 48 stycken vrak som tillsammans innehåller 75 200 ton kemiska gödningsmedel. Vilken påverkan dessa gödningsmedel har på den marina miljön är i dagsläget

inte klarlagt. Ett fall har varit särskilt uppmärksammat i media och det är en norsk LNG-tankern²⁷² *Mundo Gas* som förliste 1966 på svenskt vatten lastad med 2000 ton ammoniak. Svenska myndigheter har vid flera tillfällen avkrävt att vidta åtgärder för att skydda den marina miljön men ännu har inte ens en utredning vidtagits för att konstatera ammoniakens påverkan.²⁷³

Inte heller i sjölagen finns det någon reglering om utsläpp av andra ämnen än olja. Vilket visar på att min avgränsning, till att i första hand utreda reglering kring olja på grund av brist på information om andra ämnen, var relevant. Det är också just utsläpp av olja som, enligt min uppfattning, skapar de största rubrikerna och störst allmän förfäran. Under en föreläsning lyftes denna fråga och föreläsarens slutsats var att detta var ytterligare ett resultat av människans "*out of sight, out of mind*" mentalitet. Min reflektion är att vi måste lära oss att uppmärksamma även de problem som vi inte visuellt kan se och förstå vikten även av dessa problem.

5.5 SKILLNADER INOM SJÖ- OCH MILJÖRÄTT

Det kan vara problematiskt när en specifik situation faller inom flera rättsområden. I och med att vraken och den skada de kan orsaka omfattas av både miljö- och sjörätten skall båda områdenas regler och principer tillämpas. När de olika rättsområdena sammanblandas måste principerna och de grundläggande värderingarna vägas mot varandra och en kompromiss mellan dem göras. För att lösa de problem detta kan medföra väljer i vissa fall lagstiftaren att i lagtext ge den ena lagstiftningen företräde, såsom i tionde kapitlet sjölagen. Gällande de vrak som ännu inte läcker olja finns egentligen ingen reglering inom sjörätten men det är ändå möjligt att göra en jämförelse utifrån de grundläggande drag som finns inom sjörätten och inom miljörätten. I dessa fall är miljörettens principer "nyare" än sjörettens vilket gör det än mer komplicerat att bedöma hur fallen skall hanteras. Exempelvis borde försiktighetsprincipen tillämpas trots att den inte är en del av sjörätten, där frågor gällande fartyg normalt behandlas.

En skillnad inom de olika rättsområdena är att inom sjö- och ersättningsrätten finns en tradition att skador ersätts först då de har uppstått medan det i miljöbalken finns möjlighet att bli "ersättningsskyldig" redan innan. Ett exempel på detta är det så kallade förvaringsfallet. Vidare borde en konsekvens av principen om hållbar utveckling vara att även risken för skador på ekosystemen skall tas med i beslut avseende huruvida åtgärder skall tas för att sanera de vrak som anses kunna innehålla en, för miljön, farlig mängd olja men detta tankesätt finns historiskt inte inom sjörätten. Dessutom är det generellt mindre kostsamt att sanera innan ett utsläpp skett än efter.

Kanske skulle det vara passande att gällande oljeutsläpp inte tillämpa den rätt till begränsning som generellt är en stark princip inom sjöfarten. Denna åsikt uttrycks i doktrin och dessutom har de i USA gjort fartygsägaren strikt ansvarig utan möjlighet till begränsning i dessa fall.²⁷⁴ Ett potentiellt problem med detta tillvägagångssätt kan vara att det blir än mer komplicerat för försäkringsbolag att beräkna risken och att detta får en negativ effekt för premiesättningen. Å andra sidan hade detta varit mer förenligt med principen om att förorenaren betalar som är en stark huvudprincip inom miljörätten. Visserligen tillämpas även inom miljörätten en typ av

²⁷² En LNG-tanker är ett tankefartyg tillverkat för att transportera flytande naturgas.

²⁷³ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 46

²⁷⁴ Gauci G, s 65

begränsning av ansvaret men då utförs en skälighetsbedömning utifrån det enskilda fallet vilket kan anses vara mer motiverat utifrån culpa, ansvariges försök till att minimera skadan etcetera.

5.5.1 VARFÖR SKILLNAD MELLAN TILLÄMPLIGHET PÅ LAND OCH I HAVSOMRÅDEN?

Det är oklart varför Sjöfartsverket och Statskontoret ansett att miljöbalkens förvaringsfall inte kan tillämpas på vraken eftersom de inte gett någon vidare förklaring till deras ställningstagande i rapporten än att de konstaterat att det inte är en fast störningskälla. Utifrån detta ställningstagande är det i alla fall möjligt att tolka det som att reglerna skall tillämpas på olika sätt om olja "förvaras" på land eller i havet. Frågan är varför situationen skulle vara annorlunda bara för att risken för förorening finns under ytan istället för på land. Kanske har det att göra med att principerna och traditionerna inom de olika rättsområdena krockar eftersom sjörättsreglerna även har innefattat någon typ av miljöskydd, men det borde inte vara någon skillnad var en åtgärd vidtas utan miljön borde vara lika skyddsvärd både på land och i havet.

Ytterligare ett tecken på att det som sker på land är mer prioriterat än det som sker i havet är att det för förorenad mark finns särskilt avsatta medel för de fall då staten kan komma att tvingas att bekosta en sanering men sådana medel finns alltså inte tillgängliga för sanering av vrak som till viss del kan jämföras med förorenad mark. Enligt uppgift skall det inte finnas några legala hinder att även sanering av dessa vrak skall kunna bekostas utifrån dessa medel men Naturvårdsverket har uttalat sig om att det inte vore lämpligt på grund av att de arbetsmetoder som används vid sanering av mark inte kan tillämpas i havet och att det dessutom är så kostsamt att de medel som avsatts troligen inte skulle räcka till.²⁷⁵ Genom att inkludera saneringsåtgärder som vidtas i havet i de medel som redan finns avsatta för saneringsåtgärder på land skulle en nödlösning på problemet med läckande vrak finnas men jag kan hålla med Naturvårdsverket om att det skulle troligtvis kräva att en större summa avsattes eftersom det klargjorts i Sjöfartsverkets rapport klargjorts att det finns hela 31 stycken vrak som kräver ytterligare utredning och eventuellt sanering i dagsläget. Å andra sidan har Sjöfartsverket i sin rapport gjort bedömningen att de 31 vrak som de menar kan utgöra ett hot är ett relativt begränsat problem och att en egen finansieringslösning inte är nödvändig.²⁷⁶ Baserat på detta anser jag att den bästa lösningen kanske i alla fall är att använda sig av den finansiering som redan finns och om det behövs höja anslaget till denna.

5.6 ALLMÄNNA REFLEKTIONER

Med tanke på den stränga reglering, nolltolerans, som både Sverige och det internationella samfundet i allmänhet har gällande oljeutsläpp är det motsägelsefullt att det saknas reglering för att ta hand om dessa fartygsvrak innan de faktiskt orsakar någon skada. Visserligen har vrakborttagningskonventionen varit ett steg framåt men den är inte tillräcklig för att lösa det närstående problem som fartygsvrak från andra världskriget eller andra vrak där ägaren inte är känd eller har möjlighet att betala för saneringen. Stater måste ta sitt ansvar och visa sig villiga att bekosta åtgärder och göra uppoffringar för att vi skall kunna leva upp till de målsättningar vi har för vår miljö. Detta gäller inte bara i vrakfrågan utan det gäller samtliga miljöpolitiska frågor där det idag istället pekas finger och förs någon typ av "vi gör om ni gör" argumentation. Vi har ett jordklot och är på god väg att förstöra det och det enda vi kan göra för att förhindra det är att alla tar sitt ansvar och är föregångare för alla andra.

²⁷⁵ Statskontoret 2008:6, Vrak och ägarlösa båtar, s 34 och s 76 f

²⁷⁶ Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, s 68 f

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

- Churchill R.R, Lowe A.V, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, second edition, 1985
- Falkanger T, Bull H J, Brautaset L, *Scandinavian maritime law- The Norweigan perspective*, Universitetsforlaget, andra upplagan, 2004
- Hassellöv I-M, *Förstudie om vraksanering*, ASG office at Chalmers, 2007
- Johansson S O, *Marine and other types of transport insurance*, Jure förlag, 2008
- Michanek G, Zetterberg C, *Den svenska miljörätten*, Lustut förlag, andra upplagan, 2008
- Sands P, *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University press, andra upplagan, 2003
- Tiberg H, *Båtjuridik*, Kungliga boktryckeriet P A Nordstedt & Söner, 1973
- Tan A, *Vessel-Sourced Marine Pollution*, Cambridge University Press, 2006
- Özcayir O, *Port state control*, London Singapore, andra upplagan, 2004

Internetsidor

- <http://www.kustbevakningen.se/sv/granslos-samverkan/internationellt/>, senast uppdaterad 2011-04-15
- <http://www.ne.se/lang/vrak>, senast uppdaterad (uppgift saknas)
- <http://www.energiochmiljo.se/abonnemang.asp?cat=a&type=M&chapter=4&subchapter=14&page=2>, senast uppdaterad 2010-07-05
- <http://www.sweco.se/sv/Sweden/Temp/Oljejouren/Miljoeffekter/Akuta-och-langsiktiga-effekter/>, senast uppdaterad (saknar uppgift)
- <http://www.sweco.se/sv/Sweden/Temp/Oljejouren/Miljoeffekter/Paverkan-pa-vaxt--och-djurliv/>, senast uppdaterad (uppgift saknas)
- <http://iosc.org/charter.aspx> (uppgift saknas)
- <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>, senast uppdaterad (uppgift saknas)
- <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, senast uppdaterad (uppgift saknas)
- <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-%28BUNKER%29.aspx>, Senast uppdaterad (uppgift saknas)
- <http://safewaters.wordpress.com/2010/07/22/imo-slow-ratification-of-key-maritime-conventions-threatens-safety-and-security/>, senast uppdaterad 2010-07-22
- <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202011.pdf>, senast uppdaterad 2011-05-03
- <http://www.aftonbladet.se/debatt/debattamnen/miljo/article12437992.ab>, senast uppdaterad 2010-08-24
- <http://www.newsmill.se/print/23762>, senast uppdaterad 2010-10-28
- <http://www.sweden.gov.se/sb/d/1977/a/168221>, senast uppdaterad 2011-05-17

Artiklar

- Andersson S, *Världens vrak, en tidinställd oljebomb*, Allt om vetenskap nr 11, 2006
- Boalt E, Nyberg E, Siña M, Bignert A, PAH-halter varierar mellan åren, Havet 2010
- Boer J E, *The Nairobi perspectiv: Nairobi international convention on the removal of wrecks*, CMI yearbook 2007-2008 (2007)
- Gauci G, Limitation of liability in maritime law: an anacronism?, Marine policy, Vol 19, NO 1, 1995
- Hamer M, *Disaster from the deep*, New scientist, Vol 207, Issue 2776, 9/4/2010
- Howlett L, *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, CMI yearbook 2007-2008 (2007)
- Sagar D, *Genesis of the Nairobi wreck-removal convention*, IMO news, issue 3, 2010
- Shaw R, *The nairobi wreck removal convention*, 2008 (<http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf>)
- Tiberg H, *Wrecks and Wreckage in Swedish Waters*, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 2004

Förarbeten

- LEG 83/5/1
- Proposition 1997/98:45, *Miljöbalk*
- Proposition 2008/09:170, *En sammanhållen svensk havspolitik*
- SOU 1975:81, *Farliga vrak*
- SOU 2010:91, *Planering på djupet - fysisk planering av havet*

Rättsfall

- RÅ 1997 ref 12

Myndighetspublikationer

- Evans S, *Effekter av olja i marin miljö*, Naturvårdsverket – Miljöanalysavdelningen, 1998
- Forsman B, Räddningsverket, *Socioekonomiska effekter av större oljepåslag – Förstudie med scenario*, 2004
- Lindström P, *Vrak i Skagerrak – Sammanfattning av kunskaperna kring miljöriskerna med läckande vrak i Skagerrak*, 2006
- Michel J, Gilbert T, Schmidt Etkin D, Urban R, Waldron J, Blocksidge C T, *Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters*, An issue paper for 2005 International Oil Spill Conference,
- Regeringens skrivelse 2009/10:213, *Åtgärder för levande hav*
- Sender U, *Korrosion på skeppsvrak i svenska vatten*, Uppdragsrapport med referensnummer: 488231, 2001-01-03
- Sjöfartsverket, *Miljörisker från fartygsvrak*, Regeringsuppdrag 2009/4683/TR, 2011
- Statskontoret, *Vrak och ägarlösa båtar*, Diarienummer 2007/228-5, 2008:6

Övrigt

- E-mail kontakt med Mirja Högström, rättssaks-kunnig Justitiedepartementet